Die Entwicklung des Eisenbahnwesens in China

Inauguraldissertation

vorgelegt

einer Hohen philologisch-historischen Abteilung der philosophischen Fakultät der Universität Basel

zur Erlangung der Doktorwürde der Staatswissenschaften

von

Wuisin Siao
aus Hingning
(China)

Verlag von Julius Springer in Berlin W 9

Genehmigt von der philologisch-historischen Abteilung der philosophischen Fakultät auf Antrag der Herren Prof. Bauer und Landmann.

Basel, den 19. November 1927.

Der Dekan:
Prof. P. Häberlin.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Die Entwicklung des Eisenbahnwesens in China.

Von

Dr. Wuisin Siao.

I. Einleitung.

Es unterliegt keinem Zweifel, daß es gegenwärtig auf der Welt keinen Staat gibt, wo der Bedarf an Eisenbahnen so groß ist, wie in China. Es liegt dies in den folgenden tatsächlichen Verhältnissen begründet:

Einmal umfaßt China 11 Millionen Quadratkilometer, ist also um 1 Million Quadratkilometer größer als Europa und besitzt bis jetzt erst etwa 12 000 km Eisenbahnen[2].

Zweitens ist China nach der Ansicht aller Chinakenner ein zum großen Teil fruchtbares Land, dessen Land- und Forstwirtschaft noch einer großen Entwicklung fähig sind.

Drittens beläuft sich die Zahl der Einwohner Chinas auf nicht weniger als 400 Millionen, deren Arbeitsamkeit, Fleiß, Geduld und Sparsinn allgemein bekannt sind. Diese vorzüglichen Arbeitskräfte liegen heutzutage zum guten Teil brach.

Viertens hat China großen Reichtum an Bodenschätzen aller Art, vor allen Dingen an Kohle und Eisen. Diese Schätze sind größtenteils noch nicht ausgebeutet.

Auf der anderen Seite ist es offenkundig, daß der chinesische Kontinent gegenwärtig (Sommer 1928) unter politischer Ohnmacht, inneren Unruhen und wirtschaftlicher Stagnation leidet. Die erste Voraussetzung für das wirtschaftliche und politische Erstarken Chinas ist zweifelsohne die Zusammenfassung des weiträumigen Lands durch moderne Verkehrsmittel, vor allem durch Eisenbahnen. Von den vielen, volkswirtschaftlichen und politischen, Problemen, die ohne ausgebautes Eisenbahnnetz nicht gelöst werden können, wollen wir hier nur einige der wichtigsten genauer betrachten.

1. Die Landwirtschaft.

Daß die Einführung von Eisenbahnen eine große Umwälzung in der Bewirtschaftung des Bodens hervorrufen kann, hat genug Bestätigung in Europa und Amerika gefunden[1].

Es ist zweifellos, daß eine solche Einwirkung der Eisenbahnen auch in China zu erwarten ist, wenn es sein Bahnnetz genügend ausgebaut haben wird.

Es ist bekannt, daß die chinesischen Kaiser in der Hauptstadt und ihre Repräsentanten in verschiedenen Provinzen dem Ackerbau große Bevorzugung und Achtung erweisen. Die sog. Pflugzeremonie, die jährlich erfolgte, ist seit der Republik (1911) abgeschafft, aber China ist bis auf den heutigen Tag im wesentlichen Agrarstaat geblieben, da seine Industrialisierung sich noch in den Anfängen befindet. Trotz aller Hochachtung der Chinesen vor dem Ackerbau verstanden sie bisher nicht, ihn durch wissenschaftliche Methoden auf die Höhe zu bringen. Es wird mit altertümlichen Ackergeräten gearbeitet. Die Düngung ist nicht genügend[2]. Außerdem ist auch in keinem andern ackerbautreibenden Staat der Welt der Grundbesitz so sehr zersplittert wie in China. Im Jahr 1918 besaß China 17 914 231 landwirtschaftliche Betriebe mit unter 10 Mau (rund 15 Mau = 1 Hektar), 11 303 570 über 10 Mau, 1 712 366 über 30 Mau, 4 137 136 über 50 Mau und 2 273 355 über 100 Mau[3]. Dieses Gewimmel von Kleinbauern ist wohl die Folge der starken Bevölkerungszunahme, die in China im Gegensatz zu Europa bei der Entwicklung des Kapitalismus mitgewirkt hat[4]. Von europäischer Seite hat man nachge-

---

[1] Schultz, Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Eisenbahnen, S. 104 f.

[2] F. W. Mohr über China, im politischen Handwörterbuch, herausgegeben von Paul Herre, S. 325.

[3] Chinesisches Jahrbuch 1925, S. 1138.

[4] Max Weber, Wirtschaftsgeschichte, S. 300.

wiesen, daß der Ackerbau in China zum guten Teil ohne Gewinn betrieben würde, wenn der Landmann nicht außerordentlich fleißig und genügsam wäre, und wenn nicht die Familien in ihrem pietätvollen Zusammenhalten und ihrem Kinderreichtum eine stets verfügbare Menge der allerbilligsten Arbeitskräfte besäßen[1]. In der Tat ist in der chinesischen Landwirtschaft eine große Verschwendung von Arbeitskräften bemerkbar.

Seit der Republik hat die chinesische Regierung wohl daran gedacht, die Landwirtschaft, den wichtigsten Zweig der Volkswirtschaft Chinas, zu heben. Wenn bis jetzt auf diesem Gebiet noch sehr wenig geschehen ist, so erklärt es sich daraus, daß eben ohne gute Verkehrsmittel alle Agrarreformen kaum durchführbar sind.

Der Ausbau eines genügend ausgedehnten Eisenbahnnetzes, verbunden mit Landstraßen, würde vor allem den Unternehmungsgeist der chinesischen Landwirte ermuntern. Es würde sich eine Vereinigung der winzig kleinen Betriebe bis zu einem gewissen Grad vollziehen, wodurch es möglich würde, moderne landwirtschaftliche Maschinen zu verwenden. Durch billige Transporte würde es erst ermöglicht werden, künstliche Düngungen aller Art aus fernen Gegenden, auch aus dem Ausland, zu beziehen. Anfangs würde eine größere Anzahl von Musterwirtschaften in jeder Provinz nötig sein, die vom Staat oder von fortschrittlichen Privaten zu errichten wären. Moderne Einrichtungen zur Förderung der Landwirtschaft, z. B. Fachschulen, landwirtschaftliche Kreditanstalten, Meliorationsgenossenschaften usw., würden eingeführt. Nicht nur für die Landwirtschaft, sondern auch für die ganze Volkswirtschaft von großer Bedeutung ist die Urbarmachung der brach liegenden Ländereien in den westlichen und nordwestlichen Teilen Chinas mit den billigen Arbeitskräften in den Küsten- und mittleren Provinzen. China wird vielfach von Europäern für ein stark übervölkertes Land gehalten, das ist aber ein Irrtum. Tatsächlich verhält es sich so, daß die Bevölkerungsverteilung eine außerordentlich ungleichmäßige ist. Nicht weniger als sechs Siebentel seiner Bevölkerung wohnen zusammengedrängt in dem dritten Teil des gewaltigen Lands. Man hat von europäischer Seite eine Schätzung der Bewohner der großen Ebene vorgenommen auf Grund einer Stichprobe in der Subpräfektur Lintsching am Kaiserkanal. Man kam zu dem Ergebnis, daß 832 Menschen auf das Quadratkilometer fallen. Das ist eine Volksdichte, die fast doppelt so stark ist, wie die der stärkst besiedelten Industriebezirke Europas. Ganz ähnlich sind die Eindrücke, die man in dem in üppigster Fruchtbarkeit

[1] F. Ratzel, Die chinesische Auswanderung, S. 27.

prangenden Jangtsetal, in der Reisebene in der Provinz Kiangsi oder in der Umgebung von Kanton hat[1]. Allein auf ganz China darf man solche Schätzungen nicht übertragen. Die Provinzen an der Küste und die am Jangtse haben eine durchschnittliche Bevölkerungsdichte von rund 225 Menschen auf das Quadratkilometer. Den schärfsten Gegensatz hierzu bildet die Mongolei. Sie umfaßt rund 2 790 000 qkm und hat eine Bevölkerung von 1 800 000 Menschen, also etwa 0,6 Einwohner auf das Quadratkilometer, die Provinz Sinkiang umfaßt 1 430 000 Quadratkilometer mit 1 770 000 Einwohnern, rund 1 Mensch auf das Quadratkilometer, und Tibet 2 110 000 qkm mit 2 Millionen Menschen, also eine Bevölkerungsdichte von nicht ganz einem Menschen auf das Quadratkilometer. Die Bodenbeschaffenheit dieser Territorien ist wohl nicht so vorzüglich wie in den Ostprovinzen. Es unterliegt aber keinem Zweifel, daß Ländereien von Tausenden und Abertausenden von Quadratkilometern dort brach liegen, die urbar gemacht werden könnten und für die Landwirtschaft sehr geeignet sind[2]. Die westlichen Gebiete besitzen außerdem einen großen Reichtum an Bodenschätzen aller Art, wie Eisen, Kohle, Gold, Silber und verschiedene Salze. Endlich sind Edelsteine in Tibet und Sinkiang, Seide in Sinkiang und Pelze bester Qualität in der Mongolei, Tibet und Sinkiang sehr berühmt. Diese vorzüglichen Gaben der Natur sind aber nur deshalb unbenützt im westlichen Teil des Lands, weil zwischen Osten und Westen keine guten Verkehrswege bestehen. Nun ist es die vornehmste Aufgabe des chinesischen Volks, Eisenbahnverbindungen zwischen den beiden Landesteilen herzustellen. Wenn dies in gewissem Maß geschehen ist, wird eine gewaltige Auswanderung von Osten nach Westen einsetzen. Es mag sein, daß sie noch viel mächtiger sein wird, als die nach der Fertigstellung der Pazifik-Bahn in Nordamerika.

2. Die Forstwirtschaft.

Die Forstwirtschaft wurde in China bisher nie im großen Stil gefördert. Das Land besitzt große Reichtümer an Holz, insbesondere im Jalu- und Sungarigebiet in der Mandschurei, im Juantal in der Hunanprovinz, im Minggebiet in der Fukienprovinz. Infolge des unvollkommenen Verkehrswesens kann das Holz nur äußerst schwer in die einzelnen Landesteile befördert werden. Wenn man z. B. Holz vom Juangebiet nach Hankau befördern will, so müssen Flößereien auf dem Juanfluß betrieben werden. Die Ladungen werden zunächst zum Tungtingsee geführt und durch diesen zum Jangtse, und dann nach

[1] Georg Wegener, China, S. 18.
[2] The Eastern Miscellany, Vol. XX, Nr. 6, March 25, 1925 P. 40 ff.

Hankau. Diese Reise dauert 1—2 Jahr. Bis das Holz am Ziel ist, ist es vielfach schon mehr oder weniger verdorben und für bestimmte Zwecke nicht mehr geeignet. Aus diesem Grund hat China in den letzten Jahrzehnten viel Holz für Bauten, Wagen und besonders für Holzschwellen aus dem Ausland beziehen müssen. Wenn China seine Forstwirtschaft fördern will, so bedarf es ebenfalls eines ausgedehnten Eisenbahnnetzes, das imstande ist, die Beförderung des Holzes zu erleichtern.

3. Die Wirkungen der Eisenbahnen auf Industrie und Bergbau.

Wenn China sich von der ausländischen Einfuhr unabhängig machen will, so muß es seine Industrialisierung beschleunigen. Die Aussichten für die Entwicklung scheinen günstig, da China eine außerordentlich gute Grundlage für seinen industriellen Aufbau besitzt. China ist nicht nur von Natur aus mit viel Eisen und Kohle und anderen für die Industrialisierung notwendigen Rohstoffen ausgestattet, sondern verfügt auch über zahllose, billige Arbeitskräfte.

Bis heute besitzt man in China leider noch keine einigermaßen genauen Angaben über die eigenen Kohlenvorräte, weil noch keine genauen geologischen Untersuchungen gemacht worden sind. Die britische Coal Association schätzt die Kohlenvorräte Chinas auf 1—1,5 Milliarden Tonnen. Nach den Angaben des Ministeriums für Landwirtschaft und Handel in Peking besitzt China 23 435 000 000 Tonnen Kohle[1].

Über die chinesischen Bodenschätze an Eisenerzen gehen die Meinungen der Forscher wiederum auseinander. Nach Angaben des chinesischen geologischen Vereins von 1921 wurden sie auf 677 099 000 Tonnen geschätzt. Dagegen ist F. R. Tegengreen der Ansicht, daß China über 951 700 000 Tonnen Eisenerze verfüge[2].

Jedenfalls steht also von Natur aus der Umwandlung des Agrarstaats China in einen Industriestaat nichts im Weg. Dennoch bleibt heute die moderne Industrie Chinas noch sehr unentwickelt. Die Ursache dieser Entwicklungschwäche liegt vor allen Dingen im Fehlen genügender Eisenbahnverbindungen. Die Industrie kann erst dann einen Aufschwung nehmen, wenn z. B. der Bezug von Kohle, Eisen und anderen Rohstoffen erleichtert wird. In dieser Beziehung bietet England das klassische Beispiel. Als ein weiteres Hemmnis der industriellen Entwicklung in China muß die Lähmung des Unternehmungsgeistes genannt werden, die durch den familienhaften Betrieb der Erwerbswirtschaft herbeigeführt wird. Diese Hemmung würde ebenfalls durch Eisenbahnbauten beseitigt werden.

---

[1] The Eastern Miscellany, Vol. XXIII, Nr. 12, June 25, 1926 P. 37.
[2] The Eastern Miscellany, ebenda P. 38 f.

4. Die Eisenbahnen und der Außenhandel.

Seit der Eröffnung des internationalen Verkehrs im großen Stil hatte China nur während der Jahre 1864—1872 eine aktive Handelsbilanz, weil damals Tee, Seide und Porzellan aus China auf dem Weltmarkt eine große Rolle spielten. Seither wurde der chinesische Tee durch indischen und japanischen, das chinesische Porzellan durch japanisches und deutsches, und chinesische Seide durch französische und italienische auf dem Weltmarkt ersetzt. In den letzten zehn Jahren hatte China eine passive Handelsbilanz von 1 249 000 000 Taels, d. i. durchschnittlich 124 900 000 Taels für ein Jahr. Im Jahr 1921 betrug sie sogar 300 Millionen Taels.

Die Passivität der Handelsbilanz erfährt einzig eine kleine Verbesserung durch den Rückfluß der Ersparnisse und Gewinne der Auslandchinesen; dennoch bleibt die Bilanz stark passiv. Um dieser Passivität noch mehr zu steuern, wäre es wünschenswert, durch den Bau von Eisenbahnen die Auswanderung zu fördern.

Für die Entfaltung einer modern-kapitalistischen Verkehrswirtschaft in China sind Eisenbahnen unentbehrlich. Hat China eine leistungsfähige Industrie, so ist es möglich, einerseits die Einfuhr fremder Fabrikate zu vermindern und anderseits die Ausfuhr der einheimischen Fabrikate zu steigern, wodurch die Handelsbilanz oder die Zahlungsbilanz verbessert würde.

5. Die Eisenbahnen und die Landesverteidigung.

Die Eisenbahnen sind strategisch lebenswichtig für China. Eine Truppenbeförderung aus den Ostprovinzen des Reichs an die Westgrenze, würde zu Fuß mindestens 50—60 Tage beanspruchen. Wie wichtig es ist, durch ein gut ausgebautes Eisenbahnsystem die Streitkräfte des ausgedehnten Lands beweglich zu machen, geht daraus hervor, daß die Nachbarstaaten bereits Eisenbahnen aus ihrem Gebiet heraus auf chinesischen Boden hinübergeführt haben. So hat Rußland die ostchinesische Eisenbahn, Japan die südmandschurische Bahn und Frankreich die Jünnanbahn im Besitz. Um diese militärisch gefährdeten Grenzstellen zu sichern, ist es unbedingt notwendig, daß die Zentralprovinzen mit den Grenzprovinzen durch ein festes Band von Eisenbahnen verknüpft sind, um damit die Möglichkeit zu haben, nötigenfalls die Streitkräfte des ganzen Lands an der bedrohten Stelle zu konzentrieren.

6. Eisenbahnen als Förderungsmittel der politischen Einheit.

Alle Chinakenner sind sich darüber einig, daß es dem chinesischen Volk an Staatsgefühl und Nationalbewußtsein mangelt. Die tieferen Ursachen dieses Mangels sind aus den folgenden Tatsachen erkenntlich:

a) Die Chinesen hatten noch vor wenigen Jahrzehnten eine von der okzidentalen grundverschiedene Staatsraison[1]. Bei den Chinesen war der Staat, dessen Herrscher der Kaiser von China war, mit der Welt identisch. Das chinesische Volk hielt sich für die ganze zivilisierte Menschheit. Die Völker, die sich außerhalb der chinesischen Kultur befanden, galten als die Unkultivierten. Wer aber die Kultur Chinas annahm, wurde den Chinesen gleichberechtigt, welcher Herkunft er auch gewesen sein mochte. Dieser Universalismus, der seine Wurzel in der Lehre des Konfuzius hat, ist allerdings durch die Berührung mit den Abendländern großenteils erschüttert worden.

b) In einem Land, das von allen Seiten her fremde Angriffe zu erleiden hat, kann der Nationalismus viel leichter zur Herrschaft kommen. Dieser Umstand hat hier, im Reich der Mitte, nie mitgespielt, denn das Land war von der Außenwelt vollständig isoliert. Im Süden und Westen befinden sich hohe Gebirgsformationen, die zum Teil aus unübersteigbaren Gebirgsketten und mannigfachen Hochebenen bestehen. Diese gewaltigen Gebirgsmauern sind unter den Namen: Himalaya, Karakorum, Hindukusch, Pamir, Tienschan und Kwenlun bekannt. Das Gebirge an der nördlichen Grenze ist weniger kompliziert. Dagegen umgibt diese Gebiete ein breiter Gürtel von mongolischen Steppen und Wüsten, und dann ist der Osten Chinas vom amerikanischen Kontinent durch den Stillen Ozean getrennt. In diesem nach außen abgeschlossenen Land hat sich das chinesische Volk und seine Kultur entwickelt, und zwar zunächst unabhängig von der Außenwelt. Somit fehlte China eine wichtige Bedingung für die Entwicklung des Nationalismus, der nur durch Rivalität mehrerer ziemlich gleich starker und zivilisierter Nationen hervorgerufen werden kann. Das Nationalgefühl ist also im tiefsten Kern Gegensatzgefühl, Rivalitätsgefühl[2].

c) Die Chinesen haben von Haus aus außerordentlich wenig Interesse am Staat. Es gibt eine verschwindend kleine Schicht in der ungeheuren Volksmasse, die aufgeklärt und politisch geschult ist. Die Revolution von 1911 hat den Großteil der Bevölkerung so gut wie gar nicht berührt. Millionen von Chinesen wissen z. B. nichts davon, daß China

---

[1] Franke, Ostasiatische Neubildungen, S. 2 ff.

[2] Georg Wegener, China, ein Zukunftsproblem, S. 49 ff.

am Weltkrieg beteiligt war[1]. Diese Tatsachen sind wohl die natürlichen Folgen des Sippenlebens, das Jahrhunderte lang geführt wurde. Man kannte von jeher nur die Sippe, nicht den Staat.

d) Endlich sei noch an die riesige Ausdehnung Chinas erinnert. Es übertrifft, wie oben bereits bemerkt, mit 11 Millionen Quadratkilometer Bodenfläche Europa um eine Million. Dazu kommt noch die Dezentralisation der Regierung, die lebhaft an das alte Feudalsystem Europas erinnert. Sie ist eine Folge der geographischen Lage und des unvollkommenen Verkehrswesens. Die einzelnen Provinzen genießen fast in allen Angelegenheiten weitgehende Selbständigkeit, was seit der Republik viel schärfer hervortritt, als vorher. Die Machthaber in den verschiedenen Provinzen führen seit mehr als zehn Jahren andauernd Krieg gegeneinander.

All diese Momente haben die Entwicklung des Staatsgefühls und des Nationalbewußtseins fast unmöglich gemacht. Das bildet den Hauptgrund dafür, daß China in der Gegenwart trotz seiner Menschenmasse, die eine fünftausendjährige Kultur auf einem von der Natur reich ausgestatteten geschlossenen Staatsgebiet vereinigt, unter politischer Ohnmacht und innerer Zerrissenheit leiden muß. Wenn China diesen Übelstand aus der Welt schaffen will, so ist zweifellos ein rationell ausgebautes Eisenbahnnetz vor allem das wirksamste. Durch Eisenbahnen werden den Volksgeist fördernde Verbindungen möglich, die die für die heutige Zeit irrigen, mittelalterlichen Staatsideen und Weltanschauungen vorteilhaft verändern. Durch die Möglichkeit eines regen geistigen Verkehrs der Staatsangehörigen unter sich wird auch der provinziale Partikularismus herabgemindert, und der Nationalgeist wird die ersehnte Stärkung erfahren.

Das Volk wird zum politischen Denken erzogen, die allgemeine Bildung gehoben und der Staatsgedanke gestärkt. So würde es möglich sein, aus China einen einheitlichen Staat zu machen. Friedrich List hat dies mit Recht zum Ausdruck gebracht: „Die Eisenbahnen sind das Nervensystem des Gemeingeistes wie der gesetzlichen Ordnung, denn sie verleihen in gleichem Maß Kraft der öffentlichen Meinung, wie der Staatsgewalt“[2].

II. Die Stellungnahme der chinesischen Regierung zur Eisenbahnfrage.

Der erste Antrag auf Erteilung einer Eisenbahnkonzession in China wurde am 20. Juli 1863 von 27 englischen und amerikanischen

[1] Michaelis, Weltreisegedanken, S. 44.

[2] List, Das deutsche Eisenbahnsystem, in der deutschen Vierteljahrsschrift, viertes Heft 1841, S. 24.

Firmen in Schanghai, an ihrer Spitze das große englische Handelshaus Jardine, Matheson and Company, an den damaligen Vizekönig in Nanking, Li Hung-Tschang, eingereicht. Im Antrag wurde die Herstellung einer Bahnlinie von Schanghai bis Sutschau, etwa 90 km, vorgeschlagen. Li Hung-Tschang lehnte den Antrag ab, mit folgender Begründung: „Eisenbahnen können für China nur dann von Nutzen sein, wenn sie von Chinesen hergestellt und unter ihrer Leitung betrieben werden“ [1]. Er hatte Bedenken, die zum Bahnbau notwendigen ausländischen Ingenieure anzustellen, ferner würde das Volk mit allen Kräften dagegen Widerstand leisten, da durch das Anlegen von Eisenbahnen ihm sein Land enteignet würde.

Sir Mac Donald Stephenson, der die ersten Eisenbahnprojekte in Indien entworfen hatte, begab sich im Herbst 1863 nach China, um die geographischen und wirtschaftlichen Verhältnisse an Ort und Stelle zu studieren. Im folgenden Jahr veröffentlichte er seine Schrift über Railways in China, worin er weitblickend Hankau zum künftigen Eisenbahnzentrum Chinas empfahl und von da aus Linien nach Schanghai, Kanton, Jünnan, Tibet und Szetschwan vorschlug, neben einer direkten Verbindung zwischen Tientsin und Tschinkiang, die von Tientsin weiter nach Peking verlängert werden sollte. Stephenson hat außerdem noch eine Anzahl kleinerer Bahnen vorgeschlagen, die mehr von lokaler Bedeutung waren. Er vermochte aber an der Stellungnahme der Regierung gegen die Eisenbahnen nichts zu ändern.

Im Juli 1865 erbauten englische Kaufleute in Peking (in der äußern Stadt, vor dem Süen-Wu-Tor) eine kleine, etwa 2 km lange Eisenbahn. Die Regierung ließ sie aber sofort zerstören, da sie die Neugier der Einwohner zu sehr erregte[2].

Die Eisenbahnfrage war inzwischen eingeschlafen. Erst zehn Jahre später wurde wieder eine kleine Bahn unter der Leitung des englischen Ingenieurs Gabriel James Morrison erbaut. Diese mehr oder weniger durch Überlistung von seiten der fremden Kaufleute in Schanghai und ohne besondere Einwilligung der chinesischen Regierung hergestellte Bahn wurde nach langwierigen Verhandlungen zwischen der Regierung und dem britischen Gesandten in Peking Sir Thomas Wade von China gekauft und zerstört.

Bis zum Ende der siebziger Jahre des vorigen Jahrhunderts nahm die chinesische Regierung immer Anstoß an den Eisenbahnen und tat alles, um deren Bau zu verhindern, ohne ihre Vor- und Nachteile zu erwägen.

---

[1] P. H. Kent, Railway Enterprise in China, S. 2.

[2] Tseng Kun-Hua a. a. O. S. 26.

Unter den Repräsentanten des altchinesischen Mandarinentums, die in jeder Neuerung zunächst eine Gefahr zu erblicken geneigt waren, lebten seinerzeit auch hervorragende Würdenträger, die die Vorteile der Eisenbahnen von Anfang an sehr hoch schätzten und treue, unermüdliche Befürworter und Kämpfer für die Eisenbahnen geblieben sind. Unter diesen Fortschrittlichen ist Li Hung-Tschang hervorzuheben. Im Juli 1863 nahm Li Hung-Tschang zum erstenmal Stellung zur Eisenbahnfrage in seinem Antwortschreiben auf einen Antrag fremdländischer Firmen in Schanghai auf Erteilung einer Eisenbahnkonzession für die Linie Schanghai—Sutschau, indem er erklärte, daß Eisenbahnen für China nur dann von Nutzen sein könnten, wenn sie von Chinesen erbaut und von ihnen verwaltet würden (vgl. oben, S. 10).

Als die chinesische Regierung im Dezember 1877 die von fremden Kaufleuten in Schanghai gebaute kleine Bahn Schanghai—Wusung wieder zerstören wollte, setzte sich Li Hung-Tschang sehr dafür ein, daß die Bahn unter chinesischer Leitung weiter betrieben werde[1]. Dieser Versuch wurde aber vereitelt, weil Li Hung-Tschang von Nanking nach Tientsin versetzt wurde, und der zuständige Gouverneur in Nanking, Schönn Pau-Tsching, ein großer Gegner der Neuerung war.

Am 25. Juli 1851 hatte China mit Rußland den Grenzvertrag von Kuldscha geschlossen[2]. Als Rußland im August 1880 den Vertrag zu verletzen im Begriff war, wurde der damalige Militärgouverneur der Provinz Tschili, Liu Ming-Tschwan, zu einer Beratung nach Peking berufen. Diesen Anlaß benutzend, überreichte Liu Ming-Tschwan dem Thron eine Denkschrift, in der er von dem ihm nächstliegenden strategischen Standpunkt aus auf den Nutzen der Eisenbahnen hinwies. Wenn die Russen sich auch diesmal nicht mit den Chinesen schlügen, — meinte er, — so sei nicht das der Grund, weil sie die chinesischen Truppen fürchteten, sondern einzig und allein, weil ihre Eisenbahnen bis zur chinesischen Grenze noch nicht in Betrieb gesetzt seien. Aber innerhalb zehn Jahre müsse es zur Entscheidung kommen. „Wir müssen nun sofort Hilfe schaffen, indem wir nicht nur unsere Truppen gut ausbilden und Waffen aller Art herstellen, sondern vor allen Dingen Eisenbahnen bauen.“ Die Vorteile, die dieselben bieten, bezeichnet er wie folgt:

1. Der Tributreis von verschiedenen Provinzen kann leichter und schneller nach der Hauptstadt befördert werden.

2. Distrikte, die von Hungersnot heimgesucht sind, können wirksamer unterstützt werden.

---

[1] Tseng a. a. O. S. 43.

[2] Dr. A. Nord, Die Handelsverträge Chinas, S. 30.

3. Handel und Bergbau werden sich emporschwingen, die Steuerquellen sich vermehren, die das Volk drückenden Likin-Abgaben werden bald durch andere Steuern oder Zölle ersetzt, der Personenverkehr wird bedeutend erleichtert werden. Noch viel wichtiger sind die Eisenbahnen für die Bewegung der Truppen und die Beförderung der Nahrungsmittel und Munition in Kriegszeit[1].

Was die Finanzierung der Eisenbahnen anbelangt, so war Liu Ming-Tschwan der Ansicht, daß die chinesische Regierung zunächst bei den Fremden eine Anleihe machen sollte. „Die ordentlichen Ausgaben des Staats durch Anleihe bei den Fremden zu decken" — führte er in seiner Denkschrift weiter aus —, „sollen wir auf keinen Fall unternehmen. Da wir aber durch die großen neuen Einnahmequellen, die uns die Eisenbahnen eröffnen, Geld genug bekommen werden, um das Kapital bald zurückzahlen zu können, und da die fremden Kaufleute es gern vorstrecken, so können wir uns unter diesen Umständen ohne weiteres dazu entschließen".

Liu Ming-Tschwan schlug folgende vier Eisenbahnlinien vor, von denen Linie 1 zunächst in Angriff genommen werden sollte, und für die gleichzeitig die Anlage einer Telegraphenleitung vorgesehen wurde.

1. Die Linie von Tschinkiang am Schnittpunkt des Jangtse und des Kaiser-Kanals durch Westschantung nach Peking.
2. Die Linie von Hankau an der Mündung des größten Nebenflusses, Han, in den Jangtse durch die Provinz Honan nach Peking.
3. Die Linie von Peking in die Mandschurei.
4. Die Linie von Peking westwärts nach der Provinz Kansu.

Der weitblickende General sah schon damals die kommende Entwicklung des Eisenbahnnetzes ganz richtig voraus. Die vier von ihm geplanten Linien sind heute zum größten Teil gebaut worden.

Am 3. Dezember 1880 wurde die Denkschrift Liu Ming-Tschwans durch einen kaiserlichen Erlaß den Vizekönigen Li Hung-Tschang und Liu Kun-Ji zur Begutachtung vorgelegt. Bei Li Hung-Tschang fand sie großen Beifall. Er reichte daraufhin selbst eine Denkschrift dem Thron ein, in der er die von Liu Ming-Tschwan angeführten Gründe für die Einführung der Eisenbahnen noch ausführlicher zum Ausdruck brachte[2].

Li Hung-Tschang war auch der Ansicht Liu Ming-Tschwans, daß China vorderhand auf fremdes Kapital angewiesen sei, um Eisenbahnprojekte ausführen zu können. Er machte aber ausdrücklich darauf auf-

[1] Tseng a. a. O. S. 34 ff.

[2] Schumacher, Eisenbahnbau und Eisenbahnpläne in China, im Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrgang 1900, S. 17 f.

merksam, daß die chinesische Regierung bei der Aufnahme der fremden Anleihe hauptsächlich folgende drei Punkte berücksichtigen müsse:

1. Vor allen Dingen ist die Bedingung zu stellen, daß die Fremden in keiner Weise das Recht haben, sich in unsere Eisenbahnangelegenheiten zu mischen. Man wird ihnen unsererseits einzig und allein das Zugeständnis gewähren, daß ein besonderer Fonds zur Zahlung der Zinsen bestimmt wird, deren Fälligkeitstermin streng innegehalten werden muß. Ohne diese Bedingung darf man keine Anleihe aufnehmen.

2. Wenn man eine Eisenbahngesellschaft gründet, kann das ganze Geschäft durch chinesische Kaufleute gemacht werden unter der hohen Leitung der Regierung. Diese muß dafür sorgen, daß die Eisenbahnen ständig in den Händen der Chinesen bleiben, und Fremde keinesfalls Aktionäre werden können.

3. Die Tilgung der Eisenbahnanleihen muß mit der Zeit aus den Eisenbahneinkünften erfolgen.

Am Schluß seiner Denkschrift ersuchte Li Hung-Tschang den Thron, Liu Ming-Tschwan zum Generaldirektor der Eisenbahn zu ernennen mit dem Auftrag, die Eisenbahnfrage in China sorgfältigst zu prüfen.

Der Generalgouverneur Liu Kun-Ji, einer der einflußreichsten Repräsentanten der konservativen Partei, verstand es, den Eindruck der Denkschrift Liu Ming-Tschwans herabzusetzen. Er anerkannte alle Vorteile der Eisenbahnen, betonte aber mit allem Nachdruck die Umwälzungen, welche die Einführung des neuen Verkehrsmittels mit sich bringen mußte, so z. B., daß es ungeheure Unruhen im Staat hervorrufen könnte. Was Liu Kun-Ji am meisten beunruhigte, war das Bedenken, daß durch die Einführung der Eisenbahnen tausende und abertausende von armen Leuten, die sich bisher als Karrentreiber und Lastträger mit der Beförderung der Waren beschäftigten, arbeitslos würden. Außerdem wären die Eisenbahnen auch deshalb nicht wünschenswert, weil dadurch die Likin-Abgaben (Binnenzölle), die eine wichtige Einnahme der Provinzial- und Zentralregierung bilden, vermindert und schließlich aufgehoben würden. Aus diesen Gründen wandte sich Liu Kun-Ji an die Pekinger Regierung und sprach sich folgendermaßen aus: Man möge ein Dekret erlassen, das dem Liu Ming-Tschwan befiehlt, alle Vorzüge und Nachteile des Eisenbahnunternehmens zu prüfen, da Land zu untersuchen und einen Entwurf der zu erlassenden Vorschriften auszuarbeiten. Seinen Plan hierüber solle er der Regierung vorlegen, die ihrerseits prüfen würde, ob dem Bau der Eisenbahnen keine Schwierigkeiten im Weg stehen, ob die Erhebung der Likin-Abgaben und die Rückzahlung der Anleihe gesichert sei, und die sich dann nach reiflichem Erwägen aller

Gründe und Gegengründe über die Frage aussprechen würde. Daraufhin würde man mit einem Schlag entscheiden können, ob das Unternehmen ins Werk gesetzt werden könne oder nicht[1].

Die Bedenken Liu Kun-Jis hatten zunächst den von seiner Partei erwünschten Erfolg, daß die Entscheidung der Regierung hinausgeschoben wurde. Daraufhin erhielt der Thron zahlreiche Eingaben der breiten Masse der konservativen Partei, die das Interesse an der Aufrechterhaltung der bestehenden Zustände und die Furcht einer Erschütterung ihrer Stellung durch jede Neuerung zusammenhielt. Während Liu Kun-Ji noch unentschieden der Eisenbahnfrage gegenüberstand, griffen die Eingaben sie mit großer Schärfe an.

Die Gründe, die die mächtige Partei der Eisenbahngegner geltend machte, sind hauptsächlich folgende:

1. Wenn die Eisenbahnen eröffnet sind, werden immer mehr Ausländer ins Innere des Lands kommen. Das würde aber der chinesischen Regierung unendlich viel diplomatische Schwierigkeiten bereiten.

2. Die chinesische Regierung ist nicht imstande, die ungeheuren Summen für den Eisenbahnbau aufzubringen. Die Eisenbahnen sind für China nicht wünschenswert, wenn sie mit fremdem Kapital gebaut werden müssen. Fremdes Material zu beziehen und ausländische Ingenieure anzustellen, wird unserem Land nur zum Nachteil gereichen.

3. Wenn die Eisenbahnverbindungen im Land hergestellt sind, so sind die natürlichen Hindernisse, die sich einem Vordringen des Feinds in den Weg stellen, beseitigt; man würde also dem Feind erleichtern, das Innere des Lands zu erreichen.

4. Es mag sein, daß die Eisenbahnen einer kleinen Zahl von Unternehmern zugute kommen, die Mehrheit des Volks aber wird dadurch geschädigt. Vor allem werden die Karrentreiber, Lastträger, Schiffer usw., die sich bisher mit Beförderung der Waren beschäftigten, brotlos.

5. Durch die Eisenbahnen werden die Sitten verdorben. Das Landvolk ist besser als die Bewohner eines größeren Dorfs, und die Dorfbewohner stehen sittlich höher als die Bewohner der Stadt. Wenn Eisenbahnen gebaut sind, werden die schlechten Sitten der Städte sehr leicht in die Dörfer und aufs Land übergreifen.

6. Die heiligen Gräber unserer Ahnen dürfen unter keinen Umständen der Enteignung ausgesetzt werden, was die Eisenbahnbauten mit sich bringen würden[2]. Unsere Güter und Häuser haben wir von unseren Vorfahren ererbt, sie dürfen nicht verkauft werden.

---

[1] Schumacher, Eisenbahnbau und Eisenbahnpläne in China, im Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrgang 1900, S. 28 f.

[2] B. Navarra, China und die Chinesen, Bd. I, S. 491.

All diese Gegengründe der altchinesischen Partei sind mehr oder weniger denen ähnlich, mit denen das Philistertum, das bei der Einführung der Eisenbahnen in den verschiedenen Staaten Europas geherrscht hatte, gegen Eisenbahnen kämpfte. Obwohl Li Hung-Tschang diese schwachen Gegengründe theoretisch völlig widerlegte, konnte sich die Pekinger Regierung noch nicht entschließen, die Eisenbahnen einzuführen, da die Opposition der breiten Masse der Mandarinen noch fortbestand. Als Liu Hsi-Hung, der viele Jahre chinesischer Gesandter in Berlin, London und Paris gewesen war, im Februar 1881 eine Denkschrift an den Thron einreichte, in der er die Einführung von Eisenbahnen energisch angriff, wurde beschlossen, vorläufig auf alle Eisenbahnbauten zu verzichten.

Trotz aller Opposition gelang es Li Hung-Tschang doch, vom Thron die Erlaubnis zu erhalten, die Eisenbahnlinie Tangshan—Tongku—Tientsin, etwa 130 km, bauen zu lassen.

Als im Oktober 1888 die eben genannte Bahnlinie unter Haß und Gespött des Kleinbürgertums in Betrieb gesetzt wurde, ersuchte Li Hung-Tschang, die Bahn bis nach Tung-Tschau bei Peking verlängern zu dürfen. Die Genehmigung wurde ihm im Winter 1889 erteilt. Dies hatte eine besonders starke Opposition zur Folge. Die Beamtenschaft in Peking ersah darin eine Profanierung der Würde der Hauptstadt und eine Störung der majestätischen Ruhe am Sitz des Himmelssohnes.

Durch die Wirkung, die die bereits im Betrieb befindliche Bahnlinie auf das Wirtschaftsleben ausübte, wurde es der damaligen Kaiserin und den leitenden Mandarinen klar, daß China unbedingt Eisenbahnen bauen müsse. Mit Rücksicht auf die starke Opposition sah sich die Kaiserin veranlaßt, die Eisenbahnfrage durch die höchsten Beamten des Reichs begutachten zu lassen, bevor man zur endgültigen Eisenbahnpolitik überging. Aus diesem Grund wurde am 17. Februar 1889 folgende allerhöchste Verfügung an die Generalgouverneure der verschiedenen Provinzen gerichtet:

„Der Generalgouverneur in Tientsin, Li Hung-Tschang, hat uns durch die kaiserliche Admiralität vor einiger Zeit eine Eingabe unterbreitet, in der wir gebeten wurden, die Weiterführung der Eisenbahn von Tientsin nach Tung-Tschau zu gestatten. Dieser Antrag hat unsere allerhöchste Genehmigung erhalten. Daraufhin sahen sich jedoch der Zensor Jü Lien-Juan und seine Kollegen veranlaßt, uns eine Vorstellung einzureichen, in der uns die Einstellung aller Eisenbahnen nahegelegt wurde. Wir überwiesen diese Vorstellung an die kaiserliche Admiralität und den Geheimen Staatsrat zu gemeinsamer Beratung und Berichterstattung. Das uns unterbreitete Ergebnis der gemeinschaftlichen Er-

wägungen und Erörterungen haben wir sorgfältig geprüft und besonders die Widerlegung der gegnerischen Gründe in allen Einzelheiten erschöpfend und sachgemäß gefunden. Die von den Zensoren erhobenen Einwendungen haben sich den gründlichen Gegengründen gegenüber als nur scheinbar stichhaltig erwiesen. Da aber das Eisenbahnwesen in China im Entstehen begriffen ist, dürfen wir einer sorgfältigen, allseitigen Prüfung nicht abgeneigt sein und zwar um so weniger, als unsere Beamten in der Hauptstadt mit Landesverteidigungsfragen nicht besonders vertraut sind und mithin leicht oberflächlich urteilen. Die Herren Tartarengeneräle, Generalstatthalter und Statthalter dagegen, die auf allerhöchsten Befehl über die Sicherheit der Grenzen des Reichs wachen und persönlich die Verantwortung für ihre Verteidigung haben, müssen notwendigerweise mit den einschlägigen Einzelgesichtspunkten durch lange Erfahrung vertraut sein.

Wir befehlen daher, — es folgen hier die Namen von 13 hohen Beamten —, in der bezeichneten Art in sach- und zeitgemäßer Weise, jeder für sich allein, seine Meinung über die Zweckmäßigkeit von Eisenbahnunternehmungen in Immediatberichten abzugeben, damit wir nach Sichtung des uns zur Verfügung gestellten Materials endgültige Entschließungen und Bestimmungen treffen können. Dies ist unser kaiserlicher Wille."

Die große Mehrzahl der Würdenträger sprach sich wiederum gegen die einzuführenden Neuerungen aus. Liu Ming-Tschwan war der einzige, der mit dem Plan von Li Hung-Tschang ganz einverstanden war. (Die Gesichtspunkte Liu Ming-Tschwans wurden bereits erwähnt.) Auch die Denkschrift von Hwang Pung-Nien, der damals stellvertretender Gouverneur der Provinz Kiangsu war, verdient hier beachtet zu werden. Er betont, daß er der Ansicht sei, daß die Zeit die Einführung der Eisenbahnen gebieterisch fordere. Vom strategischen Standpunkt aus empfahl er vor allem eine transnordchinesische Bahn. Als Zentrum dieser Bahn hatte er Tientsin gewählt, um von da aus eine Linie über Schanhaikwan nach Heilungkiang zu bauen, zugleich eine zweite nach Ninguta in Kirin, eine dritte über die Provinzen Schansi, Schensi und Kansu bis nach Kaschgar im südlichen Hsinkiang. „So werden wir in wenigen Tagen unsere Truppen vom Westen nach dem Osten oder umgekehrt befördern können, um unsere Grenzen zu verteidigen." Er weist ferner ausdrücklich darauf hin, daß die Bahnlinien außer der militärischen Aufgabe noch eine wichtige wirtschaftliche zu erfüllen haben. Diese Bahnen würden nämlich durch sehr weite, brachliegende Ländereien führen, nach denen mit Hilfe von Eisenbahnen mittel- und beschäftigungslose Menschen aus den inneren, dicht bevölkerten Provinzen zur erfolgreichen Kultivierung

geschickt werden könnten. Das würde dem Volk von großem Nutzen sein. Außerdem wäre der Bau in diesen dünnbevölkerten Gegenden weniger umständlich, weil die Schwierigkeiten wegen der Beseitigung und Enteignung von Gräbern, Häusern, produktiver Güter usw. wegfallen[1].

Hwang Pung-Nien hat außerdem noch eine Nord-Süd-Bahn von Tschingkiang am Jangtse nach Tungtschou bei Peking vorgeschlagen. Ihre Wichtigkeit sieht er darin, daß sie den Transport des Tributreises sichern und beschleunigen würde. Der Transport desselben auf dem Kaiser-Kanal wird durch dessen Versandung, durch oft notwendiges Warten auf hohen Wasserstand, sowie durch die Gefahr, die mit der Durchkreuzung des Gelben Flusses verbunden ist usw., immer schwieriger und ist sehr kostspielig. Der Transport auf dem Meer ist wohl billiger und schneller, aber zur Zeit eines Kriegs mit dem Ausland unmöglich, solange China keine mächtige Flotte besitzt. Sobald die vorgeschlagene Bahn hergestellt sein wird, werden all die erwähnten Schwierigkeiten und Gefahren beseitigt sein.

Während Li Hung-Tschang und Liu Ming-Tschwan fremde Kapitalien aufnehmen wollten, warnte Hwang Pung-Nien nachdrücklich davor. Er verglich die fremden Mittel mit Affen, die stehlen, und Würmern, die Bücher auffressen.

Unter den Denkschriften, die auf die genannte Verfügung eingingen, machte die des damaligen Vizekönigs in Kanton, Tschang-Tschitung, auf die Kaiserin-Regentin den größten Eindruck. Er brachte zunächst seine Überzeugung zum Ausdruck, daß die Eisenbahnunternehmen eine wichtige Einrichtung seien, die bei allmählicher Entwicklung nur zum Wohlstand und zur Stärkung der chinesischen Nation beitragen würden. Anstatt der von Li Hung-Tschang vorgeschlagenen und von der Admiralität genehmigten Bahnlinie Tientsin—Tungtschau empfahl er eine andere, und zwar von Lukoutschiau (einem Vorort von Peking bei der sog. Marco-Polo-Brücke) durch die Provinz Honan nach Hankou in der Provinz Hupeh. (Diese Bahn ist seit November 1905 in Betrieb.) Gegen den Bau der Linie Tientsin—Tungtschau führt Tschang-Tschitung folgendes aus: Von Tungtschau nach Tientsin fließt der Paiho. Er ist tief und erfreut sich eines regen Schiffsverkehrs. Zudem verbindet diese beiden Städte eine gute Straße, auf der sich sehr reger Warenverkehr abwickelt. Die Reise von Tientsin nach Peking kann in 36 Stunden gemacht werden[2]. Schon aus diesem Grund ist die

[1] Schumacher, Eisenbahnbau und Eisenbahnpläne in China, im Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrgang 1900, Heft 1, S. 40.

[2] Schumacher, Eisenbahnbau und Eisenbahnpläne in China, im Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrgang 1900, S. 48.

geplante Bahn nicht von hervorragendem Interesse. Wenn die Bahn eröffnet ist, werden übrigens Tausende von Karrentreibern und Schiffern beschäftigungslos. Da ferner auf der ganzen Strecke keine größeren Städte oder namhafte Ortschaften liegen, so bleibt ein reger Personen- und Güterverkehr ausgeschlossen.

Dagegen hat die Bahn von Lukoutschiau nach Hankau mannigfache Vorteile, meinte Tschang-Tschitung. Die von ihm erwähnten Vorteile sind folgende:

1. Die Bahn liegt im Inland, kann also schwerlich einem feindlichen Angriff ausgesetzt sein.

2. Die Strecke von Süden nach Norden läuft über 2000 Li durch Heideland, wo die Ansiedlungen weit auseinander liegen, und im Gegensatz zur Nachbarschaft der Hauptstadt Peking die Bevölkerung dünn ist; die Wohnungen der Einwohner und die Grabstätten würden sich also leicht umgehen lassen.

3. Die Linie ist sehr ausgedehnt, wird also zahlreicher Stationen und Werkstätten bedürfen, ferner ist schon bedeutender Verkehr vorhanden, so daß die Anlegung von Zweiglinien sich naturgemäß entwickeln wird. Die Folge davon wäre, daß die arbeitslos gewordenen Leute bei dem neuen Unternehmen sich wieder Beschäftigung verschaffen könnten und Herbergen und Gasthöfe ihr Auskommen fänden. Erwerbslosigkeit all dieser Leute ist in diesem Fall ausgeschlossen.

4. Diese Bahn, die in gerader Linie acht bis neun Provinzen durchschneidet, wird aus diesen den ganzen Verkehr an sich ziehen und zu einer reichen Entfaltung des Handels beitragen. Wenn in der Folgezeit Linien nach Kaifung, der Hauptstadt von Honan, Tschingtschau, Hsingyang (Provinz Hupeh), Tsinan (Hauptstadt der Provinz Schantung), Hwaingan (Provinz Kiangsu) und nach der Provinz Szetschwan gebaut, und Verbindungen nach allen Richtungen hergestellt sein werden, so dürften alle die anliegenden Provinzen durch ein bequemes Schienennetz miteinander verknüpft sein. Nicht allein würde die Linie ihre Betriebskosten zahlen, sondern es würde sich eine unerschöpfliche Quelle von Einnahmen für die Regierung ergeben.

5. Die Truppen all dieser Provinzen würden, sobald die Hauptstadt des Reichs bedroht ist, auf ein Telegramm in 48 Stunden in der Umgebung von Peking konzentriert sein. Dem Räuberwesen, den Rebellionen, falls solche in den Gegenden, die die Bahn durchschneidet, entstehen, würde durch Entsendung von Truppen in einigen Tagen das Handwerk mit Nachdruck gelegt werden können, was ein Vorteil sondergleichen wäre.

6. Dem Berg- und Hüttenwesen würde die Bahn einen kräftigen Rückhalt schaffen. Nördlich von der Taihang-Gebirgskette in der Provinz Schansi ist Kohle und Eisen bester Qualität in Fülle vorhanden. Bis jetzt waren die Straßen zu schlecht, diese schweren Materialien zu befördern. Die Einführung von Bahnen würde den Transport von Maschinen zum Abbau der Gruben erleichtern. Es würde ferner auch möglich sein, durch die im Ausland geläufigen Prozesse die Metalle zu schmelzen und zu bearbeiten. Die reiche Ausbeutung der natürlichen Reichtümer der Provinz Schansi würde zu dem Ergebnis führen, daß wenigstens teilweise der andauernden Ausfuhr von Kapital ein Ende gemacht würde.

7. Die Verwicklungen mit dem Ausland haben immer zur Folge gehabt, daß die Getreidezufuhr zur See abgeschnitten wurde. Die über 100 000 000 Pikul Reis, die von den südöstlichen Teilen des Reichs stammen, könnten von Tschinkiang auf Dampfern in drei Tagen nach Hankau und von dort in zwei Tagen nach Peking gebracht werden. Die Strecke von Lukoutschiau nach den kaiserlichen Getreideniederlagen ist von der von Tungtschau kaum verschieden. Beseitigung der Wechselfälle zur See durch Feindseligkeiten, Beschleunigung des Transports, bequeme, sichere Verkehrslinie, Ersparnis von Leichter-, Umlade- und Baggerkosten wären die Vorzüge gegenüber einer östlichen Linie, der der Hwangho hinderlich werden dürfte.

Während die andern Autoren bei der Eisenbahnpolitik viel Gewicht auf die Grenz- und Küstenverteidigung legten, so war Tschang-Tschitung der Auffassung, daß man bei Legung von Schienenwegen zunächst und vornehmlich das Augenmerk auf die Beförderung einheimischer Erzeugnisse richten müsse. So wollte er vor allen Dingen ein Eisenbahnnetz im Innern des Lands ausbauen, um die Erzeugnisse vom Gebirg und Flachland zu fördern und die Arbeitskräfte genügend auszunützen.

Was die Baukosten anbelangt, so wollte er das Netz streckenweise herstellen und das nötige Kapital im Inland aufbringen. Das Baumaterial aus dem Ausland zu beziehen, wäre nach seiner Ansicht zu umständlich und kostspielig, deshalb empfahl er, Eisen und Kohle aus dem eigenen Land zu gewinnen.

Die Denkschrift Tschang Tschi-Tungs hat wohl keinen hervorragenden, sachlichen Inhalt. Die Gründe, die er gegen den Bau der Linie Tientsin—Tungtschau ausgeführt hat, sind ziemlich schwach. Sie hat aber nicht nur am meisten Beifall gefunden bei der Kaiserin-Regentin, sondern wurde in der Tat von epochemachender Bedeutung für das Eisenbahnwesen in China, weil durch diese Denkschrift alle gegen die Einführung der Eisenbahnen gerichtete Opposition stumm

gemacht wurde[1]. Das ist wohl auf die Persönlichkeit des Verfassers zurückzuführen, der sich durch seine Uneigennützigkeit, absolute Ehrlichkeit, seine warme Vaterlandsliebe und seine ungeheure Gelehrsamkeit auf dem Gebiet der chinesischen Literatur auszeichnete[2].

Nach gründlicher Prüfung der auf den Befehl vom 17. Februar 1889 eingegangenen Eingaben durch die Kaiserin-Regentin wurde ein Befehl erlassen, in dem der Thron dem Vorschlag Tschang Tschi-Tungs besonderen Beifall gab und der Admiralität befahl, auf Grund der einzelnen Punkte desselben, Pläne auszuarbeiten und dem Thron zur Genehmigung zu unterbreiten[3]. Die Admiralität überreichte daraufhin dem Thron eine Denkschrift, in der sie etwas gekränkt erklärte: „Mit besonderem Hinweis auf China sagen die einen: Bahnen zum Schutz der Grenzen sind zweckmäßig, und die andern: Bahnen im Innern sind nützlich. Warum — fragen wir — soll die von uns in Vorschlag gebrachte Linie von Tientsin nach Tungtschau allein nicht von Nutzen sein? Sie ist eine Hauptlinie im Südosten der Hauptstadt und bildet einen Weg, auf dem die Steuern und die an die Regierung zu entrichtenden Getreidemengen der sieben am Meer liegenden Provinzen nach Benutzung der Wasserwege an ihren Bestimmungsort gebracht werden können, eine Pulsader des Reichs, die auch für die drei mandschurischen Provinzen eine Fortsetzung ihrer Landwege bildet . . . . . ."

Die anfängliche Ansicht bei der Behandlung der Eisenbahnfrage war, die Versorgung der inneren Provinzen erst später ins Auge zu fassen, zuerst die Bahn von Tientsin nach Taku zum Schutz der Küste zu bauen und diese Linie dann zur Hebung des Handels bis Tungtschau fortzusetzen[4].

Formell ordnete sich die Admiralität dem deutlich kundgegebenen Willen der Kaiserin unter und ließ den von Li Hung-Tschang vorgeschlagenen und von ihr, wie auch von Liu Ming-Tschwan gutgeheißenen Plan, zuerst die Bahn von Tientsin nach Tungtschau zu bauen, fallen.

Die kaiserliche Genehmigung für den Bau der Eisenbahnlinie Peking—Hankau wurde im Dezember 1889 erteilt. Um sich der Ausgestaltung seiner Pläne und den Vorbereitungen für ihre Ausführung besser widmen zu können, wurde Tschang Tschi-Tung von Kanton nach Wutschang am Jangtse gegenüber Hankau als Vizekönig der Pro-

[1] Tseng, a. a. O. S. 50.

[2] Schumacher, Eisenbahnbau und Eisenbahnpläne in China, Jahrg. 1900, Seite 42.

[3] Schumacher, Eisenbahnbau und Eisenbahnpläne in China, Jahrg. 1900, Heft 1, S. 52 f. und Tseng a. a. O. S. 49.

[4] Schumacher, Im Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrg. 1900, S. 53 ff.

vinzen Hunan und Hupeh versetzt. Man ging sehr rasch zur Vorbereitung.

Die Expansionspolitik Rußlands und Japans in der Mandschurei machte sich immer mehr bemerkbar. Diese Gelegenheit benutzend, ersuchte Li Hung-Tschang den Thron, die Mandschurei sofort durch Eisenbahnbauten mit Peking zu verbinden. Der Thron ging auf den Antrag ein und befahl, den Bau der Tientsin—Peking-Bahn sobald als möglich in Angriff zu nehmen, um dann die Verbindung im Osten von Kaiping aus über Schanhaikwan in die Mandschurei fortzusetzen. Damit wurde der Bau der Linie Peking (Lukoutschiau)—Hankau wiederum in den Hintergrund gestellt. Dies geschah in den Apriltagen 1890.

Daraufhin wurde mit dem Bau dieser Strecke begonnen, es ging aber äußerst langsam voran. Bei Ausbruch des Kriegs zwischen China und Japan (August 1894) war die Linie noch nicht weit über Schanhaikwan hinausgeführt. Dieser Krieg zeigte der chinesischen Regierung außerordentlich deutlich, von wie großer Wichtigkeit die Eisenbahnen für den Truppentransport sind, so daß sofort nach Friedensschluß die Frage des Eisenbahnbaus in Fluß gebracht wurde.

Am 6. Dezember 1895 erging bereits ein kaiserlicher Erlaß, in dem Hu Tschü-Fen, dem Provinzialrichter aus Kwangsi, die Leitung des Baus der Linie von Tientsin nach Peking anvertraut wurde. Ferner verpflichtete der Erlaß das Schatzamt und den Minister für den nördlichen Handel, gemeinsam die nötigen Geldmittel aufzubringen. Was den Bau der Stammlinie von Peking (Lukoutschiau) nach Hankau anbelangt, so wollte der Thron denselben einer Privatgesellschaft überlassen. Es wurde im Erlaß folgendes erklärt: „Wenn reiche Kaufleute sich finden lassen, die ein Kapital von 10 Millionen Taels zusammenbringen, so sollen sie die Genehmigung erhalten, Gesellschaften zu gründen und den Bau von Eisenbahnen zu unternehmen. Das Geschäft soll ausschließlich im Besitz von Kaufleuten sein, und amtlich soll kein Anteil an ihrem Gewinn oder Verlust bestehen[1].

Die näheren Bestimmungen über Eisenbahngesellschaften, die am 18. Dezember desselben Jahrs von der Admiralität erlassen wurden, haben hauptsächlich folgenden Inhalt:

Die Bahnbauten sollen einer Aktiengesellschaft überlassen werden, und die Provinzialbehörde hat für ausreichenden Schutz der Eisenbahngesellschaften Pläne zu entwerfen. Das nötige Kapital soll ausschließlich von Privaten aufgebracht werden, und die Regierung übernimmt keinerlei Verantwortung für etwaige Verluste. Öffentliches Land und

[1] Schumacher, a. a. O. S. 59 f.

Land, das nicht im Besitz von Privatleuten ist, soll der Eisenbahngesellschaft übergeben werden für Bahnwege, Stationsgebäude, Lagerplätze usw., die Gesellschaft hat aber die darauf lastenden Abgaben nach der Größe des Lands zu bezahlen. Die Baumaterialien jeder Art sollen bei ihrer Einfuhr von jedem Zoll und der Likinabgabe befreit sein. Der Gesellschaft steht das Recht zu, Frachtsätze und Tarife zu bestimmen; amtliche Briefschaften aus den verschiedenen Provinzen sollen jedoch kostenfrei befördert werden. Im Kriegsfall sollen alles Militär, Munition und Vorräte zur Hälfte der gewöhnlichen Sätze befördert werden. Während der ganzen Kriegsdauer soll die Bahn zur ausschließlichen Verfügung der Behörde stehen. Gegebenenfalls kann die Regierung allen übrigen Verkehr einstellen, übernimmt aber für diese Zeit die Zinsen des Anlagekapitals, die Gehälter und Löhne des Bahnpersonals, sowie sämtliche übrigen Betriebskosten. Die Regierung behält sich das Recht vor, die ganze Bahnlinie unentgeltlich zu übernehmen, und zwar nach Ablauf einer bestimmten Anzahl von Jahren, die von der Generalversammlung festgesetzt und von der Regierung genehmigt werden soll. Dagegen verzichtet die Regierung darauf, daß die Gesellschaft der Behörde eine Rechnungsablegung zu erstatten hat.

Gleichzeitig wurde Hsü Jing-Tschiang, ein Tautai in der Kwangtung-Provinz, von der Admiralität ermächtigt, das erforderliche Kapital unter chinesischen Kaufleuten aufzubringen. Es gab auch Privatleute, die sich bemühten, Geldmittel ausfindig zu machen. Im Sommer 1896 sah Tschang Tschi-Tung ein, daß es unmöglich sei, eine Aktiengesellschaft ins Leben zu rufen, wenn man sich nur auf chinesisches Kapital stützen und nicht auch finanzielle Hilfe des Auslands in Anspruch nehmen wolle. Die Chinesen hatten zu Eisenbahnunternehmungen noch sehr wenig Zutrauen. Der Plan von Hsü Jing-Tschiang versagte vollständig, und die so wichtige Frage geriet wiederum in die schwerste Krisis.

Im Herbst 1896 wurde im Auftrag von Tschang Tschi-Tung, der seinerzeit Tautai in Tientsin war, Scheng Hsüan-Hwai, der mit fast jedem großen, modernen wirtschaftlichen Unternehmen in China, z. B. Bergbau, Schiffahrtsgesellschaft, Telegraphenwesen, Bankwesen usw., in Verbindung stand und eine Reihe der erfolgreichsten Arbeiten leistete, zum Generaldirektor der chinesischen Bahnen ernannt[1].

Dieser unterbreitete im Einverständnis mit Tschang Tschi-Tung dem Thron eine Denkschrift, in der er das nötige Kapital zum Bau der Peking—Hankau-Bahn in der Weise aufzubringen empfahl, daß Geldmittel von chinesischen Kaufleuten, von der Kasse der chinesischen Regierung

[1] Schumacher, a. a. O. S. 63.

und von fremden Unternehmern verwendet werden sollten. Da Scheng anfangs keinen Ausländer als Aktionär in die Gesellschaft eintreten lassen wollte, empfahl er zuerst, möglichst viel Geldmittel im Inland aufzubringen. Nach erfolgter Vollendung der einen Hälfte der Eisenbahnlinie könne die Gesellschaft in ihrem eigenen Namen als rein kaufmännisches Geschäft fremde Anleihen aufnehmen. Wenn nun das Anleihekapital der fremden Gläubiger und die Zinsendienste durch die Bahnlinie selbst gesichert seien, so wären die Ausländer gern bereit, ihr Geld zur Verfügung zu stellen. Scheng beantragte ferner, eine allgemeine Eisenbahngesellschaft zu gründen und ihr zuerst den Bau der Peking—Hankau-Bahn und dann später auch den der andern Linien, wie z. B. der von Hankau nach Kanton und von Sutschou nach Shanghai, in bestimmter Reihenfolge zu übertragen. Es sollte aber vorderhand keine andere Gesellschaft als diese allgemeine ins Leben gerufen werden, da man befürchtete, daß, wenn unabhängig voneinander, gleichzeitig im Norden und im Süden des Reichs mit dem Bau von Eisenbahnen begonnen würde, die Geldmittel im Inland nicht ausreichen könnten. Zudem würden die einheimischen Geldgeber im Süden dann ihr Kapital ausschließlich der südlichen Bahnlinie zuwenden und die geplante Stammlinie (Peking—Hankau) beiseite liegen lassen. Schließlich müsse man die Eisenbahnlinie von Hankau nach Kanton ebenfalls in den Plan nehmen, weil dadurch die einheimischen Kaufleute in den Hafenplätzen Südchinas sich geneigter zeigen würden, ihr Geld der allgemeinen Gesellschaft zur Verfügung zu stellen.

Der Thron genehmigte den Vorschlag von Scheng Hsüan-Hwai. Im Januar 1897 wurde die allgemeine Eisenbahngesellschaft in Peking gegründet, die ein besonderes Bureau in Schanghai besaß[1].

Die chinesische Regierung, deren Einnahmequellen sehr beschränkt waren, und deren Bargeldbestand durch den chinesisch-japanischen Krieg vollständig erschöpft war, konnte aber unmöglich das nötige Geld für den Bau der Eisenbahnen aufbringen. Das Privatkapital im Inland konnte noch schwerer beigebracht werden. Man hegte Bedenken, da die erforderlichen Baukosten ungeheuer hoch seien, und ihre Rentabilität sich nicht mit Sicherheit voraussehen lasse. Schließlich sah Scheng ein, daß es so gut wie unmöglich war, mit einheimischem Geld eine Eisenbahngesellschaft zu gründen. Er erklärte daraufhin der chinesischen Regierung, daß die Eisenbahnen nur auf dem Weg fremder Anleihen hergestellt werden könnten, und erhielt dazu die Zustimmung vom Thron[2]. Darauf erreichte die allgemeine Jagd nach Eisenbahnkonzes-

[1] Tseng, a. a. O. S. 75.
[2] Tseng, a. a. O. S. 97.

sionen, die unmittelbar nach dem Frieden von Schimonoseki begonnen hatte, ihren Höhepunkt.

Nach dem chinesisch-japanischen Krieg (1894—1895) stellte sich deutlich heraus, daß hinter den Ansprüchen Chinas keine reale Macht stand. Die fremden Mächte dachten sogar, daß es in die Brüche ginge, und sie begannen einen großen Wettbewerb um Eisenbahnkonzessionen und Einflußsphären, was eine schwere Verletzung der Souveränität Chinas zur Folge hatte.

Rußland machte den Anfang, und zwar im großen Stil. Schon am 13. März 1895, also noch vor dem Frieden von Schimonoseki, hatte die Nowoje Wremja die Japaner darauf aufmerksam gemacht, daß die Mandschurei längst in die Sphäre der Handelsinteressen Rußlands gehöre und auf keinen Fall die Beute Japans werden dürfe[1]. Rußland hatte sich von Anfang an entschlossen, die östliche Strecke der sibirischen Bahn direkt durch die Mandschurei nach Wladiwostok zu führen. Im September 1896 war Rußland in der Lage, ein Eisenbahnabkommen abzuschließen, das unter dem Namen Cassini-Konvention bekannt ist[2], auf Grund dessen Rußland das Recht erhielt, die sibirische Bahn von Argun ab quer durch die nördliche Mandschurei fortzusetzen und auf dem kürzesten Weg nach Wladiwostok zu gelangen. Das Abkommen sicherte den Russen zu, daß die Mandschurei russische Interessensphäre bleiben solle[3]. Nach dem Vorbild Deutschlands schloß Rußland am 27. März 1898 einen Vertrag mit China, wodurch ihm Port Arthur und Talienwan (Dairen) für 25 Jahre verpachtet wurde, und es zugleich das Recht erhielt, von einem passenden Punkt aus in der Mandschurei eine Zweigbahn über Mukden nach Talienwan zu erbauen[4].

England hatte stets das ganze Jangtse-Tal als seine Interessensphäre bezeichnet. Am 9. Februar 1898 verlangte der britische Gesandte Sir Claude Macdonald eine endgültige Zusicherung, daß China kein an den Jangtse angrenzendes Gebiet an irgendeine Macht in Pacht oder als Pfand geben dürfe. Macdonald erhielt eine Antwort von der chinesischen Regierung, in der diese erklärte, daß das Jangtsegebiet von größter Bedeutung für China sei, und deswegen nicht die Rede davon sein könne, daß irgendwelches Land darin einer andern Macht abgetreten werden könnte[5].

[1] Otto Franke, Die Großmächte in Ostasien, S. 110.
[2] A. Nord, Die Handelsverträge Chinas, S. 131.
[3] Otto Franke, Ostasiatische Neubildungen, S. 133.
[4] A. Nord, a. a. O. S. 131.
[5] Otto Franke, Die Großmächte in Ostasien, S. 137.

„Auf diesem inhaltlosen Notenaustausch", schreibt Franke, „beruht der englische Anspruch, daß das Jangtse-Tal eine englische Interessensphäre sei. Wer meint, mit Rechtsbegriffen eine politische Frage meistern zu können, wird die Begründung für unzureichend halten." England wollte aber seine Interessensphäre nicht nur auf das Jangtsegebiet beschränken. Als es eine Konzession zum Bau der Bahnlinie von Schanhaikwan nach Mukden (Fortsetzung der Peking—Mukden-Bahn) und einer Nebenlinie von ihr nach Niutschuang von der chinesischen Regierung erhalten hatte, erhob Rußland energischen Einspruch, denn es sah darin eine Verletzung seiner Interessen. Nach unendlichen Verhandlungen zwischen der russischen und englischen Regierung kam eine Vereinbarung zustande, in der Rußland sich verpflichtete, Eisenbahnkonzessionen im Jangtse-Tal weder für die Regierung noch für seine Staatsangehörigen zu suchen, auch weder direkt noch indirekt dort solchen Konzessionen entgegenzuwirken, die von der englischen Regierung unterstützt würden, während England dasselbe versprach für die Gebiete nördlich der großen Mauer. Die schon von England erworbene Konzession für die Linie Schanhaikwan und ihre Nebenlinie sollte jedoch in englischen Händen bleiben.

Frankreich tat dasselbe im Süden, wie sein Verbündeter, Rußland, im Norden. Durch den Vertrag von Tientsin (1885) und einen Zusatzvertrag (1887) hatte Frankreich Annam China entrissen und zu seinem Kolonialreich gemacht[1]. Im Jahr 1895 benutzte der französische Gesandte Gérard die Lage, die durch die Intervention Frankreichs im Interesse Chinas bei den Friedensverhandlungen von Schimonoseki geschaffen war. Vor dem Friedensschluß von Schimonoseki verlangte Japan neben der Erfüllung anderer Bedingungen auch die Abtretung der Liaotung-Halbinsel. Diese Abtretung unterblieb, weil Rußland, Frankreich und Deutschland dagegen Einspruch erhoben, um ein neues Abkommen, das der Cassini-Konvention entsprach, mit China abzuschließen, durch das Frankreich die drei Südprovinzen Chinas zu seiner Interessensphäre zugesprochen wurden.

Deutschland hatte schon seit Jahren den Wunsch, einen Flottenstützpunkt an der Küste Chinas zu besitzen. Es lenkte seinen Blick auf den Ort, dessen hohe Bedeutung schon anderthalb Jahrzehnte früher durch den Geographen Freiherr von Richthofen dargelegt und durch die Untersuchungen der Marine bestätigt worden war, nämlich auf die Bucht von Kiautschou, die strategisch günstig und handelspolitisch aussichtsvoll schien und auch außerhalb der fremden Sphäre gelegen war[2]. Zur

[1] Nord, Die Handelsverträge Chinas, S. 116 f.
[2] Otto Franke, Die Großmächte in Ostasien, S. 127.

Verwirklichung des Plans bot ein Vorfall den geeigneten Anlaß. Am 1. November 1897 wurden zwei Missionare der Steyler-Mission in Süd-Schantung von einer chinesischen Pöbelschar ermordet. Bereits 14 Tage später traf ein Geschwader unter dem Befehl des Vizeadmirals v. Diederichs ein, das Tsingtau besetzte. Nach sehr erregten Verhandlungen zwischen der chinesischen Regierung und dem deutschen Gesandten von Heyking wurde am 6. März 1898 ein Vertrag abgeschlossen, nach dem China die Kiautschou-Bucht mit einem größeren Landstreifen für 99 Jahre an das Deutsche Reich verpachtete. Ferner versprach der Vertrag Deutschland, daß dieses das ausschließliche Recht haben sollte, Eisenbahnkonzessionen und Bergwerksunternehmungen in Schantung zu erwerben. Schließlich erhielt Deutschland noch Vorrechte allgemeiner Art in der genannten Provinz. So war die erstrebte Flottenstation und eine eigene Interessensphäre erlangt.

Endlich wollen wir auch Japan in Betracht ziehen. Nach dem Frieden von Schimonoseki mußte China Formosa an Japan abtreten. Im April 1898 verlangte dieses von der chinesischen Regierung eine Erklärung, die die Formosa gegenüberliegende Provinz Fukien als ausschließlich japanische Interessensphäre anerkennt. China gestand dies ohne weiteres zu.

Diese Interessensphären-Politik der fremden Mächte in China verlangte, wie wir sahen, daß die Betreffenden innerhalb ihrer Sphäre das ausschließliche Recht zur Erwerbung der Eisenbahnkonzessionen und Bergbauunternehmungen und Vorrechte allgemeiner Art haben sollten.

All diese Mächte zauderten nicht lange, von den erlangten Rechten Gebrauch zu machen. Rußland hatte sofort den Bau der ostchinesischen Bahn und ihrer Zweigbahn Charbin—Dairen in Angriff genommen und die Bergbauunternehmungen und Forstwirtschaft der Eisenbahn entlang angefangen. Die Zweigbahn Charbin—Dairen ist allerdings seit dem Frieden von Portsmouth (5. September 1905) Japan übertragen worden und hat den neuen Namen Südmandschurische Bahn erhalten. Die von Deutschland erbaute Schantung-Bahn von Tsingtau nach Tsinanfu und seine übrigen Unternehmungen wurden kurz nach Beginn des Weltkriegs von Japan besetzt und am 1. Januar 1923 der chinesischen Regierung zurückgegeben. Im Süden hatte Frankreich ebenfalls eine Anzahl genehmigter Eisenbahnen geplant. In Bau genommen wurde nur die Bahn von der Grenzstadt Laokai im nordwestlichen Tonking nach Jünnanfu, der Hauptstadt der Provinz Jünnan, die allerdings erst im Jahr 1910 in Verkehr gesetzt wurde.

Die erwähnten und heute noch in fremden Händen befindlichen drei Eisenbahnlinien, Ostchinesische Bahn, Südmandschurische Bahn und

Jünnan-Bahn, die mit fremdem Kapital gebaut sind und deren Verwaltung völlig in fremden Händen liegt, müssen so lange als verloren betrachtet werden, bis China einmal stark genug sein wird, all sein Eigentum an sich zu ziehen[1], obwohl in den Verträgen ausdrücklich vermerkt ist, daß die Bahnen nach Ablauf von 80 Jahren unentgeltlich an die Chinaregierung übertragen werden sollen.

Infolge der von Scheng getriebenen Anleihepolitik wurde im Lauf der Jahre 1896 bis 1900 außer den genannten Bahnen, die ganz in fremden Händen lagen, noch eine ganze Anzahl andere an fremde Gesellschaften konzessioniert. Nominell sollten diese Bahnen als Staatsbahnen Chinas mit ausländischen Anleihen gebaut werden. Mit großem Geschick aber erreichten die fremden Gesellschaften so günstige Bedingungen, daß die Bahnen vollständig fremder Verwaltung und Kontrolle unterworfen waren. Die Bedingungen der Anleihen, wie wir später bei den einzelnen Bahnlinien noch genauer sehen werden, sind hauptsächlich folgende[2]:

1. Dem Syndikat wird das Recht übertragen, die Eisenbahnlinie zu bauen und dann in bestimmter Zeit in Betrieb zu setzen.

2. Der Generalingenieur, Generalkassierer, die technischen Leiter des Eisenbahnverkehrs und das für den Unterhalt der Bahnlinie nötige Personal sollen von dem betreffenden Syndikat angestellt werden.

3. Das Tarifwesen und die Buchhaltung werden von Vertretern des Syndikats und dem Generalingenieur kontrolliert.

4. Das Syndikat soll das Recht haben, Material für den Bau der Bahnen nach seinem Belieben anzuschaffen.

5. Die Bahnlinie ist verpfändet, solange die Anleihe nicht getilgt ist.

Unter diesen Bedingungen wurden Konzessionen erteilt für die Linien Schanhaikwan—Mukden, Peking—Hankau (diese Linie wurde im Jahr 1908 zurückgekauft), Hankau—Kanton (diese Linie wurde zunächst konzessioniert, und zwar an eine amerikanische Gesellschaft im Jahr 1900, die Konzession wurde von China zurückerworben und dem Viermächte-Syndikat unter für China etwas ungünstigen Bedingungen erteilt) und die Shanghai—Nanking-Bahn.

Dieses Eingreifen der fremden Mächte in die Eisenbahnangelegenheiten Chinas bildete eine der unmittelbaren Ursachen des Boxeraufstands, der den Fremden zeigte, daß einige Vorsicht notwendig sei, wenn man die Chinesen nicht so erbittern wollte, daß die Verhältnisse unerträglich würden. Die Interessensphären-Politik geriet in Stillstand. Die chinesische Regierung, die bisher ganz freigebig Eisenbahnkonzes-

[1] Bertrand Russell, China und das Problem des Fernen Ostens, S. 198.
[2] Tseng, a. a. O. S. 99.

sionen erteilt hatte, wurde vorsichtiger und bemühte sich, die erteilten, wenn irgend möglich, zurückzuerlangen und die Gültigkeit abgeschlossener Präliminarverträge zu bestreiten.

Nach dem Boxeraufstand schien die bisherige, auf wirtschaftlichen und ethischen Gesichtspunkten beruhende Abneigung gegen das Eisenbahnwesen im ganzen Reich geschwunden zu sein. Die patriotisch einflußreichen Kaufleute hatten Eisenbahngesellschaften ins Leben gerufen. Wie Pilze aus dem Boden, so schossen die Eisenbahnprojekte hervor. Trotz großen Lärms konnten jedoch die Provinzialgesellschaften keine wesentlichen Fortschritte machen. Dies ist auf folgende Tatsachen zurückzuführen:

1. Hier standen in erster Linie die finanziellen Schwierigkeiten im Weg, und alle großen Worte chinesischer Patrioten vermochten nicht, dies Hindernis zu beseitigen.

2. Wenn Eisenbahnen angelegt werden sollen, muß man vor allem erfahrene Fachleute haben, und diese fehlten damals in China noch vollständig. Außerdem spielte die Unehrlichkeit leitender Persönlichkeiten eine große Rolle, viel Geld verschwand in den Taschen von Gewissenlosen.

3. Jede Provinzialgesellschaft arbeitete für sich ohne jede Rücksicht auf die anderen. Dies hatte öfters Streitigkeiten und Uneinigkeiten zur Folge.

Mit der Zeit sah die chinesische Regierung ein, daß mit dem Privatsystem nicht weit zu kommen sei. Schon im April 1906, als sie das Gesuch einer Privatgesellschaft um die Konzession für die Linie Sin—Ning genehmigte, hat die Regierung ausdrücklich betont, daß sie künftighin keine Konzessionen mehr an Privatgesellschaften erteile. Ende desselben Jahrs überreichte auch Tschang Tschi-Tung dem Thron eine Denkschrift, in der er die Regierung ersuchte, die Bahnbauten, die für den Staat lebenswichtig seien, in Zukunft ausschließlich selbst auszuführen.

Im Juni 1908 wurde ein Edikt erlassen, in dem die Regierung verlangte, daß alle Eisenbahnbauten, die bis jetzt Privatgesellschaften überlassen worden seien, innerhalb einer bestimmten Zeit fertiggestellt werden müßten. Wenn dies nicht der Fall sei, würden das Verkehrsministerium in Peking und die Provinzialregierungen dieselben an sich ziehen. Im folgenden Monat wurden Beamte des Verkehrsministeriums abgeordnet, die Bahnbauten der Privatgesellschaften in Augenschein zu nehmen. Diese Expedition dauerte bis in den Herbst 1910 und ergab, daß außer den kleinen Linien Swatow—Tschautschou (26 englische Meilen) und Sin—Ning (80 englische Meilen), die fertiggestellt waren,

fast alle übrigen Bauten infolge Kapitalmangels stillstanden. Daraufhin beschloß die Regierung, zum Staatssystem überzugehen.

Im Mai 1911 richtete der Zensor Schi Tschang-Sin eine Denkschrift an Scheng Hsüan-Hwai, der im Januar desselben Jahrs zum Verkehrsminister ernannt worden war. Nach Prüfung derselben unterbreitete sie Scheng dem Thron. Sie führte in der Hauptsache folgendes aus: Bei seiner gewaltigen Größe bedürfe China eines guten Verkehrssystems. Damit könne man die Verwaltung zentralisieren, die Truppen beliebig hin- und herwerfen, den Handel heben und den Kampf gegen das ständige Übel, die Hungersnot, mit Erfolg aufnehmen. Bisher seien auch schon Eisenbahnen gebaut worden, aber planlos. Man habe alle Gesuche genehmigt, ohne Rücksicht auf die Verkehrsbedürfnisse und Geldmittel. Daher seien die Ergebnisse ungünstig ausgefallen. Auf der Linie Kanton—Hankau seien in den letzten Jahren nur wenige Kilometer gebaut worden, trotzdem die Bevölkerung die Hälfte des nötigen Kapitals aufgebracht habe. Die Bevölkerung der Provinz Szetschwan habe ihr Geld, das für den Bau der Anschlußlinie Hankau—Szetschwan bestimmt gewesen sei, durch den Zusammenbruch der vermittelnden Banken verloren. In den Provinzen Hupeh und Hunan sei schon seit Jahren eine Gesellschaft gegründet, die eine andere Anschlußlinie der Peking—Kanton-Bahn zu bauen projektiert habe, aber ohne Erfolg. Die bisherige Art des Bauens sauge das Volk aus und mache es arm; alle Opfer seien vergeblich gebracht, und die Zukunft des Landes stehe in Gefahr[1].

Der Thron befürwortete diese Denkschrift und erließ am 9. Mai 1911 ein Edikt, das hauptsächlich folgenden Inhalt hat[2]: „Ich, der Kaiser, erkläre, daß alle Hauptbahnen dem Staat gehören müssen. Sollte der Bau von Nebenbahnen als nötig erachtet werden, so werde ich nach Prüfung jedes einzelnen Falls denselben Privatgesellschaften überlassen. Alle bisher veröffentlichten Erlasse bezüglich des Baus von Hauptlinien durch Private treten außer Kraft. Die Übernahme der Eisenbahnen durch den Staat wird den Gegenstand eifrigsten Studiums für das Finanz-, Handels-, Verkehrsministerium bilden. Es werden nicht die örtlichen Vorteile der einzelnen Landschaften, sondern nur die Gesamtinteressen des Staats berücksichtigt. Wer sich gegen diesen Erlaß vergeht, wird als Aufwiegler gegen die Staatsgewalt streng bestraft[3].“

Um die Verstaatlichung der Bahnen durchführen zu können, mußte die chinesische Regierung fremdes Kapital aufnehmen. Nach vielen Schwierigkeiten wurde 1911 das sogenannte Viermächte-Syndikat ge-

[1] Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrgang 1911, S. 606 ff.
[2] M. C. Hsu, a. a. O. S. 116.
[3] Tseng, a. a. O. S. 109.

bildet, das aus den Geldgebern Englands, Frankreichs, Deutschlands und Amerikas sich zusammensetzte. Mit diesem schloß die chinesische Regierung im April 1911 einen Anleihevertrag ab, wonach das Viermächte-Syndikat zunächst eine Anleihe von 10 Millionen £ zur Verstaatlichung der Bahnlinien Hankau—Kanton und Hankau—Szetschwan gewähren sollte. Die Verstaatlichung der übrigen Linie sollte folgen[1].

Die Bekanntmachung der Verstaatlichungspolitik rief energischen Widerspruch in ganz China hervor, besonders in den Zentralprovinzen, deren Interessen am meisten und schärfsten beeinträchtigt wurden. Das Volk wurde überall aufgehetzt, indem man energisch dagegen agitierte, daß die Regierung durch die Verstaatlichung der Eisenbahnen wichtige Volksrechte an fremde Mächte veräußern werde. Auch eine Anzahl hoher Beamter erhob Protest. Die Regierung aber wollte ihre Politik unter allen Umständen durchsetzen, ohne auf die allgemeine Volksstimmung Rücksicht zu nehmen.

Als die Regierung bei der Rückvergütung des Kapitals, das die Privatgesellschaften in Bahnbauten angelegt hatten, hohe Summen unverzinslicher Aktien emittieren wollte, wurde das Volk noch gereizter. In der Szetschwaner Provinz kam es zu Unruhen, der Geschäftsverkehr wurde abgebrochen, der Schulunterricht eingestellt, und niemand wollte mehr Steuern, Zölle oder sonstige Abgaben entrichten. Um diese Unruhen zu unterdrücken, verhaftete die Provinzialregierung in Szetschwan vor allem am 8. September 1911 den Präsidenten des Provinzialparlaments Pu Ting-Tschun, den Vizepräsidenten desselben Lo Lung, den Vorstand der Eisenbahngesellschaft Jin Kai und einen bedeutenden Aktionär Tschang Lan als Hochverräter. Darauf stürzten die Einwohner der Hauptstadt Tschingtu zum Regierungsgebäude und verlangten sofortige Freilassung der Verhafteten. Die Soldaten schossen auf die Menge und eine große Anzahl Einwohner wurden getötet. Die Unruhen dauerten fort, und es blieb der Zentralregierung nichts übrig, als sie mit Gewalt zu unterdrücken. Der frühere Vizekönig der Provinzen Hupeh und Hunan Tuan Fang, der unter dem Volk großes Ansehen und Vertrauen genoß, wurde beauftragt, die Provinz militärisch zu besetzen und Ruhe zu schaffen. Auch der ehemalige Vizekönig von Kwangtung und Kwangsi, Tsen Tschun-Hsüan, wurde mit der Führung einer großen Armee aus der Provinz Kiangsi nach Szetschwan betraut.

Inzwischen brach die Revolution in Wutschang aus und griff außerordentlich schnell um sich. Schon am 6. Februar 1912 verkündete die Mandschureiregierung das kaiserliche Abdankungsedikt.

---

[1] Tseng, a. a. O. S. 111.

Am 1. Januar 1912 wurde Sun Jatsen zum vorläufigen Präsidenten der chinesischen Republik gewählt. Sun legte im April desselben Jahres sein vorläufiges Amt nieder, als Juan Schi-Kai[1] endgültig zum Präsidenten erhoben wurde. Am 24. August erschien Sun Jatsen auf wiederholte und dringende Einladung des Präsidenten in Peking. Sein Einzug erfolgte unter großer Ehrung, er tauschte Gedanken mit dem Präsidenten aus, es fanden zahlreiche Unterredungen statt, und bei einem dieser Empfänge seitens politischer und wirtschaftlicher Vereinigungen in der Nationalen Eisenbahngesellschaft zu Peking nahm Sun zum erstenmal Stellung zur Eisenbahnfrage und kam mit großen Plänen. Er schlug drei Hauptlinien vor. Die erste sollte von der Insel Hainan aus durch die Provinzen Kwangtung, Kwangsi, Kweitschou und Szetschwan nach Tibet führen und dann im Bogen zum Tienschan-Gebirge verlaufen. Die zweite sollte in Schanghai ihren Anfang nehmen und durch die Provinzen Kiangsu, Anhui, Honan, Schensi, Kansu und Sinkiang nach Ili gehen. Die dritte Hauptlinie endlich sollte von Tschinwangtau ausgehen und von da aus durch die Liaotung-Halbinsel und die Mongolei nach Urianghai am südlichen Abhang des Altai-Gebirges ihren Weg nehmen. Außerdem empfahl Sun noch mehrere Verbindungslinien. Die Gesamtlänge seiner projektierten Bahnen sollte 120 000 km betragen. Er schätzte die Gesamtkosten auf rund 6 Milliarden mex. Dollars. Was die Finanzierung anbelangte, so wollte Sun die Anleihepolitik, die von Schang Hsüan-Hwai eifrig betrieben wurde, vollständig verlassen und schlug vor, die Bauten an ausländische Unternehmer für 40 Jahre zu konzessionieren. Nach Ablauf dieser Zeit sollten sie ohne jede Vergütung der chinesischen Regierung zufallen. Alle Bedingungen, die die Souveränität Chinas verletzen würden, seien abzulehnen.

Die Eisenbahnpolitik Sun Jatsens wurde für höchst phantastisch gehalten und viele Beamte machten ihm schwere Vorwürfe, daß er das Land nötlich veräußern wolle, indem er alle wichtigen Hauptlinien an fremde Mächte konzessionieren möchte. Juan Schi-Kai, der die Undurchführbarkeit der Pläne Suns zum voraus einsah, beantwortete die Kühnheit dieser Eisenbahnideen mit einem kühlen Lächeln und stimmte äußerlich der Eisenbahnpolitik vollständig zu. Am 10. September 1912 erließ er eine Verordnung, die Sun Jatsen eine schwere Aufgabe stellte und wie folgt lautete: Insofern die Entwicklung und Bereicherung des Lands in der Hauptsache von der Einführung rascher Verkehrsmittel abhängt, ist der Bau und Betrieb von Eisenbahnen eine nationale Notwendigkeit. Deshalb wird Sun Jatsen hierdurch ermächtigt und beauf-

[1] Fritz Wertheimer, Juan Schikais Eisenbahnpolitik und die Vergrößerung des chinesischen Eisenbahnnetzes in „Asien", Nr. 5, Febr. 1914.

tragt, Pläne für ein nationales Eisenbahnsystem zu erwägen und auszuarbeiten. Er möge sie internationalen Finanzleuten vorlegen und mit ihnen besprechen mit dem Endzweck, daß das nötige Kapital zu Bedingungen gesichert werde, die mit den von der Nationalversammlung verfügten Gesetzen im Einklang sind. Einen Bericht über das Ergebnis seiner Bemühungen möge er der Regierung zur Genehmigung einreichen. Er ist ferner ermächtigt, eine Zentral-Eisenbahngesellschaft zu gründen und zu organisieren zur Ausführung des Werks, das ihm hiermit anvertraut ist. (Diese Verordnung findet sich im Artikel über Juan Schi-Kais Eisenbahnpolitik und die Vergrößerung des chinesischen Bahnnetzes in „Asien" Berlin Nr. 5 1914 und auch bei Tseng a. a. O. S. 86.)

Ende September des gleichen Jahrs begab sich Sun von Peking nach Schanghai und richtete hier eine Zentral-Eisenbahngesellschaft ein. Um die Eisenbahnangelegenheiten möglichst von der Innen- und Außenpolitik fernzuhalten, führte er Verhandlungen mit fremden Finanzleuten und beabsichtigte, zur Beschaffung des nötigen Kapitals selbst nach Europa zu reisen. Im Juli brach dann die zweite Revolution in der Provinz Kiangsi aus, die gegen Juan Schi-Kai gerichtet war. Juan schlug die Gegenrevolution blutig nieder, und Sun Jatsen mußte nach Japan fliehen, weil Juan ihn für den Urheber der Revolution hielt. Dadurch wurden die Eisenbahnpläne Suns vollständig in die Luft gesprengt.

Seit der Republik gelang es dem Verkehrsministerium in Peking ohne Schwierigkeiten, die Hauptlinien, seien sie in Betrieb oder erst im Bau befindlich, zu verstaatlichen. Das ist wohl darauf zurückzuführen, daß die Privatgesellschaften einsahen, daß sie ihre Aufgabe nicht selber erfüllen konnten, und alle Machthaber in verschiedenen Provinzen Anhänger Juan Schi-Kais waren, die den Befehl der Zentralregierung zu befolgen bereit waren. Schon in den ersten drei Jahren wurden alle wichtigen Bahnen der Reihenfolge nach in den Besitz des Staats gebracht. Das Verkehrsministerium versprach, alle von den Privatgesellschaften aufgebrachten Kapitalien, rund 65 680 000 mex. Dollar, zurückzuzahlen. Infolge der finanziellen Schwierigkeiten der Regierung konnte dies bis jetzt aber nur in einem bescheidenen Teil geschehen[1]. Heute gibt es in China neben den Staatsbahnen auch eine Reihe kleinerer Bahnlinien, die aber in Privatbetrieb sind. Diese Bahnen sind entweder zum Zweck des Lokalverkehrs oder zur Beförderung der Bergbauprodukte angelegt. Sie sind durch einen Gesetzeserlaß vom 31. März 1914 für Privateisenbahnen erklärt. Daher ist das Eisenbahnwesen Chinas seit jenem Tag eine Verbindung von Privat- und Staatsbahnsystem.

[1] Tseng, a. a. O. S. 119.

Obwohl Juan Schi-Kai nie aus China herausgekommen war, hatte er den wirtschaftlichen und politischen Wert der Eisenbahnen doch erkannt. Dennoch aber schritt die Entwicklung des Eisenbahnwesens äußerst langsam vorwärts, da Juan sich vor allem der Schöpfung einer modernen, schlagfertigen Armee mit großer Aufmerksamkeit widmete und dadurch die Staatsmittel erschöpfte. Seit der Verstaatlichung geriet die Bautätigkeit an den schon von den Privatgesellschaften angefangenen Bahnlinien in Stillstand. Die fertigen Unterbauten wurden vernachlässigt, die Baumaterialien verfaulten, verrosteten oder wurden gestohlen. Die Verstaatlichung der Bahnen hat in dieser Beziehung der chinesischen Volkswirtschaft große Verluste zugefügt. Dagegen haben die Privatgesellschaften in dem letzten Jahrzehnt beträchtliche Fortschritte gemacht.

Nach der Ausrufung der chinesischen Republik stand die Regierung vor zwei Fragen, nämlich: die der Geldbeschaffung zur Reorganisation des Staatswesens und die der Anerkennung der Republik. Um die Geldbedürfnisse befriedigen zu können, versuchte man es vor allem mit der Erteilung neuer Eisenbahnkonzessionen, für die noch am ehesten Geld zu erhalten war. Was die Anerkennung anbelangt, so nützten die fremden Mächte wiederum die Gelegenheit dazu aus, um alle Eisenbahnpläne endlich der Verwirklichung zuzuführen oder gleichfalls neue Konzessionen zu erwerben. So herrschte wiederum eine lebhafte Eisenbahnkonzessionsjagd in China. Diese Jagd wurde dadurch noch lebhafter, daß im Jahr 1915 Juan Schi-Kai sich zum Kaiser machen wollte und viel Geld zwecks gründlicher militärischer Vorbereitungen brauchte. Die fremden Mächte gaben gern ihr Geld her, da sie durch Bezahlung eines bestimmten Vorschusses Eisenbahnkonzessionen erhalten konnten. Juan Schi-Kai erteilte auch mit Freuden Konzessionen, die ihn sofort in den Besitz von Bargeld gelangen ließen. Während seiner Regierung erteilte er eine ganze Anzahl von Eisenbahnkonzessionen. Einen Überblick über die konzessionierten Bahnlinien gewährt folgende Tabelle (s. Seite 34).

Diese Vorschüsse, die rund 60 Millionen chin. Dollar betrugen, wurden von Juan Schi-Kai ausschließlich zu politischen und militärischen Zwecken verwendet, und kein Kilometer Eisenbahn wurde gebaut. Das hatte allerdings eine bedeutende finanzielle Verwirrung im Eisenbahnwesen zur Folge, die China bis heute noch nicht überwunden hat.

Während des Weltkriegs hatten die Japaner ganz freie Hand in Ostasien. Sie stellten der chinesischen Regierung am 18. Januar 1915 die berühmten 21 Forderungen, in denen sie mit andern Mächten die ausschließlichen Rechte zum Bau der Eisenbahnen in der inneren Mon-

golei und der Mandschurei, in der Provinz Schangtung und im Jangtse-Tal verlangten. Am 9. Mai 1915 wurde der chinesischen Regierung durch ein Ultimatum die Einwilligung abgenötigt. Die Forderungen werden aber nur historische Bedeutung haben, da das chinesische Volk sie niemals anerkennen wird.

(Zu S. 33 gehörig.)

Linie	Datum der Konzessions-Erteilung	Syndikat	Höhe der Anleihe	Vorschuß
Lung—Hai	24. 9. 1912	Compagnie Générale des Chemins de fer et des Tramways en Chine	£ 10 000 000	£ 4 000 000
Pu—Sin	14. 11. 1913	British & Chinese Co.	£ 3 000 000	£ 198 792
Tung—Tscheng . .	22. 7. 1913	Soc. Belge des Chemins de fer en Chine und Soc. Française de Construction et d'Exploitation de chemins de fer en Chine	£ 10 000 000	£ 999 862
Ning—Hsiang . . .	31. 3. 1914	British & Chinese Co.	£ 8 000 000	Taels 2 468 000
Jamchow—Chungking	21. 1. 1914	Banque Industrielle de Chine	Francs 600 000 000	Francs 32 115 500
Shasi—Sinyifu . .	25. 7. 1914	Pauling & Co.	£ 10 000 000	£ 50 000
Charbin—Heiho . .	21. 3. 1916	Russisch-Chinesische Bank	Rubel 50 000 000	Taels 500 000
Tschu—Kin	17. 5. 1916	American International Corporation	unbestimmt	$ 1 150 000

Am 6. Juni 1916 starb Juan Schi-Kai ganz unerwartet, nachdem er 83 Tage regiert hatte. Seither herrscht in China weitgehende Dezentralisation. Die Zentralregierung, die seither von verschiedenen Provinzen nicht mehr anerkannt wird, mußte stets Verwaltungsanleihen bei fremden Mächten aufnehmen, und zwar, wie bisher, auf dem Weg der Eisenbahnkonzessionierung. Am 28. September 1918 schloß China einen Präliminar-Eisenbahnvertrag mit Japan, demzufolge ein japanisches Syndikat die Linien Tsinanfu—Schun-te und Kiautschou—Hsütou bauen

sollte. 20 Millionen chin. Dollar wurden vorgeschossen. An demselben Tag wurde noch ein Präliminarvertrag abgeschlossen für die Konzessionen der vier mandschurischen und mongolischen Eisenbahnen, dadurch erhielt die chinesische Regierung ebenfalls 20 Millionen chin. Dollar Vorschuß. Fast gleichzeitig kam noch ein Vertrag zustande für die Linie von Kirin nach Huining in Korea, wodurch ihr wiederum ein Vorschuß im Betrag von 10 Millionen chin. Dollar gewährt wurde. Diese Vorschüsse für Eisenbahnbauten, die also 50 Millionen chin. Dollar betragen, wurden nochmals von der zu jener Zeit in Peking herrschenden Anfu-Partei verschwendet, ohne daß ein Kilometer Bahnlinie hergestellt wurde.

England empfand angesichts der japanischen Konzessionen in der Provinz Schantung, in der Mandschurei sowie in der Mongolei ein starkes Unbehagen. Im November 1918, also nach dem Abschluß des Waffenstillstands und der allgemeinen Annahme des Völkerbundgedankens, agitierten England und Amerika mit großem Eifer für die Internationalisierung der chinesischen Eisenbahnen, oder aber dafür, daß die chinesischen Eisenbahnen unter internationale Aufsicht gebracht werden sollten. Dadurch suchte man eine höhere Leistungsfähigkeit zu erzielen. Unter der Internationalisierung der chinesischen Eisenbahnen verstanden die fremden Mächte folgendes: Die Kapitalien und die Obligationen aller Eisenbahnen, die mit fremdem Kapital schon gebaut worden sind oder sich im Bau befinden, oder noch zu bauen sind, sind in eine einzige große ausländische Anleihe zu konvertieren, die durch alle Bahnen Chinas garantiert werden sollte, und bis zur gänzlichen Tilgung der Eisenbahnschulden seien ausländische Sachverständige im Eisenbahndienst zu verwenden. Die Interessensphärenpolitik sollte dagegen endgültig aufgehoben werden[1]. Japan trat zunächst gegen diesen Vorschlag auf, da es seine Vorrechte in Nordchina bedroht sah. Die Haltung Japans änderte sich sofort, als England und Amerika erklärten, daß die Mandschurei und Mongolei davon ausgeschlossen seien.

Es unterliegt keinem Zweifel, daß dieser englisch-amerikanische Vorschlag geeignet war, die Souveränität Chinas im höchsten Grad zu verletzen. Das Parlament in Peking, die chinesische Presse, alle chinesischen, politischen Kreise opponierten daraufhin einstimmig gegen die Bestrebung der Internationalisierung der chinesischen Bahnen. In einer vom Präsidenten der chinesischen Republik einberufenen Sitzung von Ministern und Verwaltungsleitern hatte der ehemalige Finanzminister und stellvertretende Verkehrsminister Tsao Ju-Lin energisch

[1] Tseng, a. a. O. S. 613; auch Archiv für den Fernen Osten, Berlin, Nr. 5, Jahrg. 1909.

gegen den englisch-amerikanischen Vorschlag gesprochen, so daß die Sitzung zu dem Ergebnis kam, daß eine ausländische Kontrolle der Eisenbahnen dem Land großen Schaden zufügen würde. Infolgedessen wurde ein Telegramm an die chinesische Delegation in Versailles gerichtet mit dem Ersuchen, den Vorschlag der Internationalisierung der chinesischen Eisenbahnen nicht der Friedenskonferenz zu unterbreiten, da er noch vom Verkehrsministerium gründlich geprüft werden müsse. Damit verstummte dann auch die ganze Bestrebung der Internationalisierung auf einmal.

Am 7. November 1914 besetzte Japan Tsingtau und nachher die ganze Eisenbahnstrecke Tsingtau—Tsinanfu. Im Januar 1915 stellte Japan der chinesischen Regierung 21 Forderungen, in denen es u. a. die von der chinesischen Regierung den Deutschen eingeräumten Vorrechte für sich verlangte. Durch Artikel 156 des Friedensvertrags „verzichtet Deutschland zugunsten Japans auf alle seine Rechte, Ansprüche und Privilegien" in der Schantungprovinz. Diese mit dem Wilsonprogramm vollständig unvereinbare Vergewaltigung Chinas veranlaßte die chinesische Delegation in Versailles, die Mitunterzeichnung des Friedensvertrags zu verweigern. Erst auf der Washingtoner Konferenz kam eine Vereinbarung zustande, wonach die chinesische Regierung endlich alle erteilten Vorrechte zurückkaufen konnte.

Nachdem Rußland im Weltkrieg zusammengebrochen war, wurde die Ostchinesische Bahn zunächst einer internationalen Kontrolle Amerikas, Englands, Frankreichs, Italiens, Japans und Chinas unterworfen und der Leitung des amerikanischen Ingenieurs Stevens unterstellt. Am 15. März 1920 wurden die an der Bahn stationierten russischen Truppen von dem Gouverneur der Kirinprovinz, Pao Kwui-Chin, vertrieben, die internationale Kontrolle eingestellt, und die Bahnverwaltung kam in die Hände der chinesischen Regierung. Am 31. Mai 1924 anerkannte China die russische Sowjetrepublik, und gleichzeitig kam eine vorläufige Vereinbarung über die Verwaltung der ostchinesischen Eisenbahn zustande. Ein Verwaltungsrat, der aus 5 Chinesen und ebensovielen Russen, und ein Inspektorat, das aus 2 Chinesen und 3 Russen besteht, haben nun die Leitung des Betriebs in den Händen.

Was nun endlich die Entwicklung der chinesischen Staatsbahnen während des letzten Jahrzehnts anbelangt, so haben wir bereits gesehen, daß sie seit dem Tod Juan Schi-Kais kaum Fortschritte gemacht hat. Die Ursache liegt zweifelsohne in den fortwährenden Unruhen in China. Die weitere Entwicklung des Eisenbahnwesens in China hat eine mächtige, geordnete Regierung zur Voraussetzung, die ihrerseits von jener Entwicklung großen Gewinn haben wird.

III. Die einzelnen Linien.

A. Die im Betrieb befindlichen Staatsbahnen.

1. Die Linie Shanghai—Nanking[1].

Durch Klugheit und Ausdauer gelang es fremden Kaufleuten in Shanghai, an deren Spitze das große Handelshaus Jardine, Matheson & Co. stand, im Jahr 1875 die Erlaubnis zu erhalten, Eisenbahnschienen in China einzuführen, um eine 16 km lange Bahn von Shanghai nach dessen Vorhafen Wusung herzustellen. Die Wusung-Road-Company wurde daraufhin ins Leben gerufen. Am 20. Dezember 1875 kamen das Baumaterial und eine kleine Lokomotive, die den Namen „Pioneer" erhielt, in Shanghai an. Der Bahnbau schritt unter der Leitung des Chefingenieurs, Gabriel James Morrison, in raschem Tempo vorwärts. Im Jahr 1876 war von Shanghai aus eine Teilstrecke von etwa 1⅓ engl. Meilen fertiggestellt, und der „Pioneer" fuhr am 14. Februar zum erstenmal darauf. Das schnaubende Dampfroß erregte die Neugier des Volks in hohem Grad, und die Provinzialregierung in Nanking erhob heftigen Widerstand gegen dies unerlaubte Vorgehen der englischen Gesellschaft. Diese führte ihre Arbeit aber ruhig weiter. Am 1. Juli 1876 konnte die ganze Strecke Shanghai—Wusung feierlich eröffnet werden, und drei Tage später wurde sie dem Betrieb übergeben. Als bald darauf ein chinesischer Soldat überfahren wurde, zwang die Behörde die englische Gesellschaft, den Eisenbahnbetrieb sofort einzustellen. Als das Verlangen nicht erfüllt wurde, eröffnete man in Peking Verhandlungen.

---

[1] Tseng, a. a. O. S. 693 f., China, Jahrbuch 1925, S. 844 f., The China Year Book 1925, S. 352 f., P. H. Kent, a. a. O. S. 131 f., M. Ch. Hsu, a. a. O. S. 69 f., Charignon, a. a. O. S. 38 f., De Laboulaye, a. a. O. 231 f., Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrgang 1900, S. 83, 1909, S. 125 f., 1913, S. 988 f. Encyclopaedia sinica, Seite 470.

Schließlich kam eine Vereinbarung zwischen Li Hung-Tschang und dem britischen Gesandten zustande (Thomas Wade), wonach die unzulässigerweise erbaute und eröffnete Eisenbahn von China aufgekauft werden sollte. Am 24. Oktober 1876 wurde ein Vertrag zwischen der englischen Gesellschaft und der Provinzialregierung in Nanking abgeschlossen und die Bahn von China für 285 000 Taels übernommen. Im Vertrag verpflichtete sich China, diese Summe in einem Jahr zu bezahlen und die Bahn noch im laufenden Jahr in Betrieb zu setzen. Nach Ablauf der vereinbarten Frist wurde die Bahn zerstört und das Material nach der Insel Formosa gebracht, wo man es in einen See versenkte[1].

Im Jahr 1895 wurde der Vizekönig Tschang Schi-Tung von Wuchang nach Nanking versetzt. Ende desselben Jahrs gelang es H. Hildebrand, einem deutschen Regierungsbaumeister, der sich besonderen Vertrauens Changs erfreute, die Erlaubnis zu erhalten, eine Bahnlinie von Wusung über Shanghai und Sutschau nach Nanking zu bauen. Dieser Plan kam aber nicht zur Ausführung, weil Tschang im folgenden Jahr wieder nach Wutschang zurückberufen wurde.

Darauf wurde die Erlaubnis der Wiederherstellung der im Jahr 1877 zerstörten Bahnlinie Wusung—Shanghai dem Generaldirektor der chinesischen Imperial Railway Administration, Scheng Hsüan-Hwai, erteilt. Im April 1897 wurde der Bau dieser kleinen Strecke, die als Staatsbahn gebaut werden sollte, unter der Leitung H. Hildebrands begonnen. Erst im August 1898 konnte die ganze Strecke (16 km) dem Verkehr übergeben werden.

Mit Hilfe eines energischen, politischen Drucks der englischen Regierung gelang es im Mai 1898 dem englischen Syndikat der British and Chinese Corporation Limited, die Konzession zum weiteren Bau der Bahn von Shanghai über Sutschau nach Nanking zu erwerben. Etwa einen Monat später wurde ein Präliminarvertrag über den Bau dieser Linie zwischen dem Generaldirektor der Chinese Imperial Railway Administration, Scheng, und der British and Chinese Corporation abgeschlossen. Daraufhin wurde eine Vermessung unternommen, die im Juni 1900 vollendet war. Die Ausführung dieses Plans wurde aber durch die Boxerunruhen verzögert.

Zwischen dem Generaldirektor Scheng und dem englischen Generalkonsul in Shanghai, Baron Brenan, kam im Juli 1902 ein Vertrag zustande, wonach die British and Chinese Corporation China eine Anleihe im Betrag von 3 250 000 £ gewähren sollte. Dieser Vertrag wurde am 9. Juli 1903 von Scheng Hsüan-Hwai und der British and Chinese Corporation offiziell unterschrieben. Der Inhalt dieses Vertrags ist haupt-

[1] Tseng, a. a. O. S. 31.

sächlich folgender[1]: Die Anleihe betrug in der Tat nur 2 900 000 £, darunter 2 250 000 zu 90 % und 650 000 £ zu 95,5 % ausgegeben, sie soll mit 5 % verzinst werden. Als Sicherheit für das Anleihekapital soll die Eisenbahnlinie dienen, die Anleihe läuft 50 Jahre, China hat aber das Recht, sie nach dem 25. Jahr zu jeder Zeit voll zurückzuzahlen; ein besonderer Verwaltungsausschuß der Bahn soll aus zwei chinesischen und zwei englischen Direktoren und einem englischen Chefingenieur bestehen.

Die Arbeiten wurden unter der Leitung des Chefingenieurs A. H. Collinson im September 1903 begonnen. Im Oktober 1904 wurde die Strecke Wusung—Shanghai von der Shanghai—Nanking-Bahn für 1 000 000 Taels aufgekauft und zwei Jahr später bei dem englischen Syndikat eine Zusatzanleihe im Betrag von 650 000 £ aufgenommen. Seit dem 1. April 1908 ist die gesamte Strecke, rund 311 km, in Betrieb. Von besonderen technischen Schwierigkeiten auf der ganzen Strecke war nichts zu erfahren. Die Bahn ist eingleisig, doch ist die Strecke Wusung—Sutschau so angelegt, daß sie leicht zweigleisig gemacht werden kann. Die Spurweite ist normal (1,435 m). Die Schienen wiegen 85 lbs.

Diese Bahn hat in Shanghai Verbindung mit der Shanghai—Hangtschau—Ningpo-Bahn. Die Frage der Überwindung des Jangtse zwischen Nanking und Pukau, dem Südende der Tientsin—Pukau-Bahn, bereitete große Schwierigkeiten. Von einer Überbrückung konnte aus technischen Gründen keine Rede sein, eine Untertunnelung würde ungeheure Kosten verursacht haben, und so schien eine Eisenbahnfähre das zweckmäßigste.

Wie eben erwähnt, hat diese Bahn außerordentlich günstige Anschlüsse. Sie führt übrigens durch die bevölkerte und reiche Provinz Kiangsu und verbindet industriell und kulturell hoch entwickelte Städte. In den ersten Jahren wurde sie aber mit großem Defizit betrieben. Die Gründe hierzu sind folgende: Einmal die Überkapitalisierung der Bahn, dann eine große Lähmung des Güterverkehrs durch die mehrmalige Erhebung von Likinzöllen und die Konkurrenz der Jangtse-Schiffahrt. Im Sommer 1909 wurden die Likinzölle wesentlich herabgesetzt, und inzwischen nahm auch der Personen- und Güterverkehr mit jedem Jahr bedeutend zu. Die Zahl der beförderten Personen ist von 1912 bis 1921 von 4 744 353 auf 8 579 837 und die der beförderten Güter von 489 371 auf 1 221 160 Tonnen gestiegen. Im Jahr 1914 fiel das Defizit weg und seitdem besserte sich das Wirtschaftsbild. Nach den Berichten des Ver-

[1] Kent, App D., S. 244.

kehrsministeriums in Peking konnte die Bahn im Jahr 1922 einen Reinüberschuß von 1 483 668 chin. Dollar verzeichnen, im Jahr 1921 sogar 1 685 000 Dollar.

2. Die Peking—Mukden-Bahn[1].

Die Peking—Mukden-Bahn ist aus einer Reihe von Teilstrecken zusammengesetzt und hat eine lange, komplizierte Entwicklungsgeschichte. Im Juni 1877 hatte Tong King-Sing, der Generaldirektor der chinesischen Schiffahrtsgesellschaft „China Merchants Steamship Navigation Company", die Kohlenminen bei Kaiping eröffnet und eine Aktiengesellschaft „Chinese Engineering and Mining Company", auch Kaipinggesellschaft genannt, ins Leben gerufen und zwar mit der Genehmigung Li Hung-Tschangs, des damaligen Vizekönigs in Tientsin. Kurz darauf erhielt Li von der Pekinger Regierung die Erlaubnis, eine Eisenbahn zur Beförderung der Kohlen von Kaiping bis zu einer günstigen Stelle an der Küste anzulegen. Zur Ausführung der Eisenbahnbauten wurden zwei englische Ingenieure R. R. Barnett und C. W. Kinder angestellt. Direkt vor Beginn der Bauten aber rief die Pekinger Regierung die erteilte Bewilligung im Anschluß an die Opposition der konservativen Hofbeamten zurück.

Die Kaipinggesellschaft entschloß sich nun, einen Kanal herzustellen, der von Sükochwan bis Pehtong führen sollte. Nachdem diese Wasserstraße fertiggestellt war, hielt man es für wünschenswert, einen Schienenweg von Tangschan bis Sükochwan zu bauen, da die Kanalisation auf dieser Strecke wegen des hügeligen Geländes außerordentlich schwierig durchzuführen war. Mit großer Mühe gelang es Li Hung-Tschang, von der Pekinger Regierung die Erlaubnis zu erhalten, eine von Tieren gezogene Bahn anzulegen. Im Juni 1879 wurde der Bau in Angriff genommen und Ende desselben Jahres fertiggestellt. Die Bahn hat die normale englische Spurweite von 1,435 m und ist die erste für die Dauer bestimmte Eisenbahn in China.

Im Jahr 1881 strebte Kinder darnach, die tierische Zugkraft durch eine mechanische zu ersetzen. Er baute aus altem Eisen eine Lokomotive. Dies war die erste in China gebaute Lokomotive und führte den Namen „Rakete in China". Am 9. Juni 1881 rollte sie zum erstenmal auf den Schienen, was den heftigsten Widerstand unter den Hofbeamten zur Folge hatte. Nur mit großer Mühe gelang es Li Hung-Tschang, den weitblickenden Vizekönig zu besänftigen und das neue Werk dem Ver-

[1] Tseng, a. a. O. S. 738 f., Charignon, a. a. O. S. 19 f., China Jahrbuch 1925, S. 843, The China Year Book 1925, S. 348, De Laboulaye, a. a. O S. 74 f., P. H. Kent, a. a. O. S. 63 und 85.

kehr dienstbar zu machen. Im folgenden Jahr wurden noch 2 Lokomotiven aus England bezogen und endlich der Zugang zum Meer hergestellt.

Im August 1885 wurde C. W. Kinder zum Chefingenieur der Eisenbahnbauten ernannt. Er schlug dem Vizekönig Li Hung-Tschang vor, die bestehende, etwa 11,25 km lange Bahnlinie zu verlängern. Bald darauf erhielt er die kaiserliche Erlaubnis, es zu tun und die Bahn bis Lutai fortzusetzen. Die Kaiping-Eisenbahngesellschaft wurde zunächst mit 500 000 mex. Dollar gegründet, zu deren Generaldirektor Wu Tingfang ernannt wurde. Im folgenden Jahr wurde die Strecke Sükochwan—Lutai gebaut.

Nach den Kriegen mit Frankreich und England in den siebziger Jahren hatte sich das Bedürfnis nach Eisenbahnen in China geltend gemacht. Im Juni 1885 richtete Tso Tsung-Tang an den Thron eine Eingabe, in der er die Eisenbahnbauten im Interesse der Küstenverteidigung dringend empfahl[1]. Darauf genehmigte die Kaiserin-Witwe als Regentin 1887 die Fortsetzung der Eisenbahn von Lutai bis zur Hafenstadt Tientsin. Die Kaiping-Eisenbahngesellschaft wurde dann reorganisiert und erhielt den neuen Namen „Chinesische Eisenbahngesellschaft". (China Railway Company.) Aktien von einer Million Taels wurden ausgegeben. Im April 1888 erreichte der Bau die berühmten Taku-Forts bei Tangku. Im Oktober desselben Jahrs wurde die ganze rund 130 km lange Strecke Tangshan—Tonku—Tientsin dem Güter- und Personenverkehr übergeben.

Im darauffolgenden Monat 1888 erteilte die Admiralität auf Wunsch des Throns der Chinesischen Eisenbahngesellschaft die Erlaubnis, die bestehende Bahn auf der einen Seite nach Tungtschau, auf der andern Seite nach Shanhaikwan auszudehnen. Ende desselben Jahrs war die Vermessung der Strecke Tientsin—Tungtschau bereits vollendet, die Generaldirektor Wu Ting-Fang und Chefingenieur C. W. Kinder ausgeführt hatten. Ein starker Widerstand erhob sich aber gegen die Ausdehnung der Bahn nach Tungtschau. Man hatte die Schiffahrtsunternehmer so aufgehetzt, daß sie die fertigangelegte Brücke über den Peiho in Tientsin zerstörten. Dadurch sah man sich genötigt, die Fortsetzung auf der westlichen Seite vorläufig aufzugeben. Auf der andern Seite aber erfuhr die Bahn eine Verlängerung von etwa 10 km und erreichte somit Kuyeh. Bisher war die ganze Bahn Tientsin—Kuyeh Privatbahn.

Im April 1890 geriet die China Railway Company in finanzielle Schwierigkeiten und konnte das nötige Geld nicht aufbringen, um den

[1] Tsen, S. 37.

weiteren Bau der Eisenbahn auszuführen; andererseits erkannte die Pekinger Regierung die praktische Bedeutung der Eisenbahnen in militärischer Hinsicht immer deutlicher. Die Admiralität in Peking beauftragte nun Li Hung-Tschang, vor allen Dingen die Strecke von Kuyeh bis zur großen Mauer möglichst rasch fertig zu bauen. Die nötigen Mittel in Höhe von rund 2 Millionen Taels waren Staatskapital. Im folgenden Jahr wurde die kaiserliche Eisenbahngesellschaft von Nordchina (Imperial Railway Company Nordchina) in Shanghaikwan errichtet, die anstatt der China Railway Co. den weiteren Bau der Eisenbahn übernehmen sollte. Da die technischen Schwierigkeiten nicht groß waren, wurde die ganze Linie Kuyeh—Shanghaikwan, rund 138 km, schon im Jahr 1893 fertiggestellt.

Das Vordringen Japans und Rußlands in die Mandschurei gab der chinesischen Regierung Anlaß, jenes Gebiet durch Eisenbahnen mit China enger zu verbinden. Eine transmandschurische Bahn wurde geplant, die von der großen Mauer, d. h. von Shanghaikwan über Mukden, Kirin und weiter bis zum Amur führen sollte. Der Bau wurde bald in Angriff genommen. Als im August 1894 die Bahn bis Suitschung weitergeführt wurde, brach der chinesisch-japanische Krieg aus, der den Bau unterbrach. Dieser Krieg hat China deutlich gezeigt, wie wichtig die Eisenbahnen für die Landesverteidigung sind.

Nach dem Krieg erhielt Li Hung-Tschang die Erlaubnis, die Bahn von Peking nach Tientsin zu bauen. Die Arbeit ging im schnellen Tempo vonstatten. Im Juni 1897 erreichte sie bereits Matschiapu, 3 km vor Peking. Wegen der Opposition der konservativen Partei durfte die Linie nicht nach Peking weitergeführt werden, sondern wurde gegen Westen bis Lukoukiau geleitet, wo die von Tschang Schi-Tung geplante Lu-Han-Bahn (Lukau—Kiau—Hankau) ihren nördlichen Endpunkt haben sollte. Daraufhin wurde die von der obengenannten Privatgesellschaft China Railway Co. angelegte Strecke Tientsin—Kuyeh verstaatlicht und damit war der Staat der alleinige Eigentümer der Bahn geworden.

Im Jahr 1897 wollte die chinesische Regierung den Eisenbahnbau in der Mandschurei mit größerer Intensität fortsetzen. Da die Geldmittel der Staatskasse durch den Krieg mit Japan erschöpft worden waren, ging der Bau nur langsam vorwärts. Bis Ende 1898 waren nur etwa 80 km über Suitschung hinaus fertig. Endlich entschloß sich die Regierung, fremdes Kapital aufzunehmen. Ende April 1898 wandte sich der Generaldirektor der kaiserlichen Eisenbahngesellschaft von Nordchina an die Hongkong und Shanghai-Banking Corporation, um sich Geldmittel für die Ausdehnung des ihm unterstehenden Eisenbahnnetzes zu beschaffen. Es kam ein vorläufiger Vertrag zustande, wonach die kaiserliche Eisen-

bahngesellschaft von Nordchina eine Anleihe im Betrag von 2 300 000 £ oder 16 Millionen Taels von einem englischen Syndikat, an dessen Spitze die Hongkong und Shanghai Banking Corporation stand, erhalten sollte. Zur Sicherung der Anleihe sollten die bestehenden und zu bauenden Eisenbahnen inner- und außerhalb der großen Mauer verpfändet werden. Rußland, das von Anfang an die Mandschurei zu seiner Interessensphäre zu machen beabsichtigt hatte, erhob mächtigen Widerspruch gegen diesen Anleihevertrag. Es tat dies auf Grund eines Vertrags, den es am 7. Mai desselben Jahrs mit China in Petersburg abgeschlossen hatte, als die Verhandlungen zwischen Hu Jü-Feng und dem englischen Syndikat schon aufgenommen waren, und nachdem China sich verpflichtet hatte, seine Eisenbahnen außerhalb der großen Mauer nur mit eigenem Kapital herzustellen und sie stets in chinesischen Händen und unter chinesischer Kontrolle zu belassen. Nach langwierigen diplomatischen Verhandlungen kamen England und Rußland zu einer Vereinbarung, wonach die in Frage stehenden Eisenbahnen chinesische Linie verbleiben und nicht an eine ausländische Gesellschaft verpfändet werden sollen. Außerdem wurde ein Vertrag allgemeiner Natur zwischen den beiden Staaten abgeschlossen. Nach ihm sollte in der Zukunft das Gebiet außerhalb der großen Mauer russische und das Jangtsebecken englische Interessensphäre sein, um die weiteren Streitigkeiten zwischen den beiden Staaten zu vermeiden. Daraufhin konnten die Verhandlungen zwischen Hu Jü-Feng und dem englischen Syndikat ungestört wieder weitergeführt werden, und bereits am 10. Oktober 1898 wurde der Anleihevertrag in Peking revidiert und offiziell unterzeichnet. Der wesentliche Inhalt dieses Vertrags ist kurz folgender: Das englische Syndikat, British and Chinese Company Limited, gewährt der chinesischen Eisenbahngesellschaft eine Anleihe im Betrag von 2 300 000 £ zum folgenden Zweck: 1. Für die Herstellung einer Eisenbahn von Shanghaikwan bis Hsinmingtun und ihrer Nebenbahn Kanpangtse—Jinkau. 2. Zur Tilgung der für die Strecken Kuyeh—Tientsin und Tientsin—Lukaukiau aufgenommenen Schulden. 3. Zu verschiedenen Verbesserungen der Linie Tientsin—Shanhaikwan und Vervollständigung des Rollmaterials. Zur Sicherung der Anleihe wurden die Linien innerhalb der großen Mauer, etwa 412 km, verpfändet. Das Anleihekapital war zu 90 % ausgegeben, mit 5 % verzinsbar und in 40 Jahresraten, beginnend mit dem Jahr 1905, zurückzuzahlen. Ausländer sollen sich an der technischen Leitung und der Finanzkontrolle der Eisenbahn in wichtigen Stellen beteiligen. Außerdem hat das Syndikat das Recht erworben, den in Frage stehenden Linien entlang Bergwerke anzulegen.

Unter Kinders bewährter Leitung ging der Bahnbau rasch voran. Bis zum Winter 1899 wurden die Linien Shanghaikwan—Kintschau und Kanpangtse—Jinkau vollendet. Schweren Schaden erlitten die Linien im folgenden Jahr durch die Boxerunruhen. Die Bahn außerhalb der großen Mauer wurde von Rußland besetzt und die innerhalb derselben von England. Unter der englischen Verwaltung wurden zwei kleine Linien hinzugebaut. Zunächst wurde die Strecke Peking—Tungtchau gebaut, etwa 17,5 km, sodann die Linie Matschiapu—Peking. Am 8. Oktober 1902 wurden die Bahnen wieder der chinesischen Regierung zurückgegeben. Im Jahr 1903 hat die Linie endlich Hsinmingtun erreicht.

Beim Ausbruch des russisch-japanischen Kriegs (1904) hatten die Japaner eine kleine Bahn von Mukden bis Hsinmingtun, zur Beförderung der Truppen, angelegt. Diese Bahn wurde im Jahr 1907 von der chinesischen Regierung für 1 600 000 jap Jen aufgekauft und als die letzte Strecke der Peking—Mukden-Bahn umgebaut. Damit war der Bau, der allerdings etwa 27 Jahre gedauert hatte, vollendet. Im Jahr 1921 wurde noch eine Nebenlinie Kintschau bis Tschauyang rund 135 km in Bau genommen, die im Herbst 1924 dem Verkehr übergeben werden konnte.

Die Peking—Mukden-Bahn hat, ihre Nebenlinien eingerechnet, eine Länge von rund 986,65 km, und die englische Normalspurweite 1,435. Sie ist mit Ausnahme der Linie Tongshan—Shanhaikwan etwa 145 km eingleisig. Das Gewicht der Schienen schwankt zwischen 60 bis 80 Pfund. Nach den Angaben von Tseng Kun-Hua[1] bestand das Rollmaterial im Jahr 1924 aus 177 Lokomotiven, 129 Personenwagen und 3686 Güterwagen aller Art. Die Materialien sind hauptsächlich aus England und Deutschland bezogen worden.

Im allgemeinen begegnete der Bau dieser Linie verhältnismäßig wenig Schwierigkeiten. Auf der ganzen Strecke war kein größerer Tunnel zu bauen, dagegen 975 Eisenbrücken mit einer Gesamtlänge von rund 18 135 m, 202 Steinbrücken von zusammen 728 m und eine Holzbrücke von 200 m. Die Gesamtausgaben für diese Brückenbauten beliefen sich auf 7 916 312 mex. Dollar. Die längste dieser Brücken ist die über den Ta Lin Ho, etwa 920 m. Die technischen Schwierigkeiten waren bei der Brücke über den Lan-Ho die größten. Des lockeren Baugrunds halber mußten hier starke, steinerne Stützen errichtet werden. Diese Pfeiler ruhen zum Teil auf pneumatischen Senkkästen, die bis zu 23 m Tiefe versenkt wurden. Diese etwa 700 m lange Brücke ist ein musterhaftes Werk, welches unter der Leitung des englischen Ingenieurs A. G. Cox gebaut wurde. Auf größere Schwierigkeiten stieß man auch

[1] Tseng Kun-Hua, S. 746.

beim Bau der Strecke Tientsin nach Tongku (43 km lang). Hier erschwerte sumpfiges Gelände die Arbeit und es mußten große Erd- und Steinaufschüttungen vorgenommen werden. Infolge der verhältnismäßig geringen Schwierigkeiten waren die Baukosten dieser Bahn nicht sehr hoch. Nach einer Angabe von Tseng Kun Hua beliefen sie sich bis Ende 1921 auf 24 390 918 mex. Dollar, das macht etwa 27 104,69 Dollar auf den Kilometer. Diese Bahn ist unter allen andern in China die billigste. Dieser Umstand erklärt sich auch noch dadurch, daß infolge der Konkurrenz der fremden Kaufleute und ihrer weitgehenden Erwartungen die kaiserliche Eisenbahngesellschaft von Nordchina die Baumaterialien teils zu außerordentlich niedrigen Preisen erhalten konnte.

Das Anlagekapital dieser Bahn betrug nach dem vom Verkehrsministerium in Peking im Mai 1924 herausgegebenen achten Jahresbericht über die chinesischen Eisenbahnen im Kalenderjahr 1922 rund 87 398 514 chin. Dollar. Im Verhältnis zu den übrigen chinesischen Bahnen ist diese Zahl gering und der Kapitalzinsendienst klein, und es ist deshalb begreiflich, daß das Wirtschaftsbild dieser Bahn günstiger ist, als das der andern. Der Reinüberschuß von 1919 belief sich auf 12 504 470 chin. Dollar, 1920 auf 12 189 918 Dollar. Der Überschuß von 1922 erfuhr ein Sinken auf 6 471 597 Dollar, was auf den Krieg zwischen Wu Pei-Fu und Tschang Tso-Lin, der Handel und Verkehr in hohem Maß störte, zurückzuführen ist. Die günstigen, finanziellen Ergebnisse finden ihren Grund übrigens auch in folgenden Tatsachen: Die Bahn hat durch die südmandschurische Bahn auf der einen Seite Verbindung mit Korea und Japan und auf der andern Seite mit Europa, ferner besitzt sie guten Anschluß mit dem Inlande Chinas und zwar von Jengtai aus mit der Peking—Hankau-Bahn und mit der Peking—Juiguan-Bahn und in Tientsin mit der Tientsin—Pukow-Bahn, endlich führt sie durch ebenes, fruchtbares und minenreiches Gebiet und verbindet die dichtbevölkerten Provinzen mit der dünnbevölkerten aber fruchtbaren Mandschurei.

Die Verwaltung dieser Bahn hat ihren Sitz in Tientsin. An ihrer Spitze steht ein chinesischer Generaldirektor, die Leitung des Eisenbahnbetriebs liegt in den Händen eines Chefingenieurs, der vertragsmäßig ein Engländer sein soll. Unter diesem stehen noch eine Anzahl ausländische Ingenieure, Betriebsinspektoren und sonstiges Personal. Das Sekretariat, die Buchhaltung und die übrigen geschäftlichen Angelegenheiten liegen in chinesischen Händen. Nach einer Angabe von Tseng Kun-Hua waren im Jahr 1922 im ganzen 1689 Beamte und Angestellte und 12 753 Arbeiter im Dienst.

3. Die Peking—Hankau-Bahn[1].

Wie oben ausgeführt, wurde infolge der starken Opposition der konservativen Staatsmänner gegen die Herstellung einer Bahn von Tientsin bis Tungtschau am 17. Februar 1889 eine allerhöchste Verfügung von der Kaiserin-Witwe an alle Gouverneure der verschiedenen Provinzen gerichtet, in welcher die Meinung über die Zweckmäßigkeit der Eisenbahnen von diesen höchsten Würdenträgern verlangt wurde. Der damalige Vizekönig in Kanton, Tschang-Schi-Tung, nahm bei dieser Gelegenheit zum erstenmal Stellung zur Eisenbahnfrage. In seinem Gutachten, das er der Kaiserin-Witwe unterbreitete, wendete sich Tschang gegen den befürworteten Bau der Tientsin—Tungtschau-Bahn, hauptsächlich aus folgenden Gründen: Einmal ist diese Bahn volkswirtschaftlich nicht dringend notwendig, weil zwischen den beiden genannten Städten eine Wasserstraße vorhanden ist. Wenn diese Bahn hergestellt wird, so werden Tausende von Menschen, die bisher als Schiffer, Lastträger u. a. m. ihr Brot verdienten, arbeitslos. Endlich liegen auf dieser Linie keine größeren Städte oder namhafte Ortschaften, folglich bleibt ein reger Personen- und Güterverkehr vor der Hand ausgeschlossen. Diese Bahn ist im Interesse der Küstenverteidigung wohl wichtig, doch sind andererseits wir mehr der Gefahr ausgesetzt, wenn diese Bahn gebaut wird, daß auf diesem Weg die Feinde die Hauptstadt leichter erreichen.

Dagegen empfahl Tschang den Bau einer Eisenbahn von Lukautschiau nach Hankau, die in jeder Beziehung Vorteile bringen würde. Dieser Vorschlag machte auf die Kaiserin-Regentin großen Eindruck. Daraufhin entschloß sich die Pekinger Regierung, diesen Plan zu verwirklichen. 2 Millionen Taels wurden aus der Staatskasse zum Bau dieser Bahn bewilligt. Dies geschah im Dezember 1889. Im Frühjahr des folgenden Jahrs machte sich die Expansionspolitik der Russen und Japaner in der Mandschurei immer mehr bemerkbar. Die chinesische Regierung sah sich veranlaßt, die Tientsin—Shanghaikwan-Bahn über die große Mauer hinaus fortzusetzen. Im März desselben Jahrs wurde Li Hung-Tschang die Erlaubnis erteilt, das für den Bau bestimmte Kapital der Lukautschiau—Hankau-Bahn zur Ausdehnung der Tientsin—Shanghaikwan-Linie zu verwenden. Der Bau der Lukautschiau—Hankau-Bahn wurde vorläufig fallen gelassen.

---

[1] Tseng, a. a. O. S. 669 f., Wang, a. a. O. S. 166 f., P. H. Kent, a. a. O. S. 97 ff., S. 224 f., App. B. Nr. 1 und S. 232 f., Nr. 2, M. Ch. Hsu, a. a. O. S. 74 ff., De Laboulaye, a. a. O. S. 102 f., The China Year Book 1925, S. 347 f., China Jahrbuch 1925, S. 843 f., Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrgang 1909, S. 130 f.

Durch den chinesisch-japanischen Krieg hat die chinesische Regierung die Überzeugung gewonnen, daß das Eisenbahnnetz unbedingt ausgebaut werden müsse. Darauf ersuchte Tschang-Tschi-Tung abermals die Regierung um die Genehmigung zum Bau der von ihm geplanten Lukautschiau—Hankau-Bahn, dies wurde genehmigt. Bezüglich des Baus dieser Bahn wurde ausdrücklich von chinesischer Seite betont, daß sie mit chinesischem Material und Geld unter Kontrolle der Chinesen zu bauen wäre. Das Volk stand aber den Eisenbahnunternehmungen damals noch mißtrauisch gegenüber und die nötigen Geldmittel konnten nicht aufgebracht werden. Der fortschrittliche Chinese Hsüan-Hwai machte dem Vizekönig den Vorschlag, die Bahn mit Staatskapital und mit fremden und inländischen Anleihen zu bauen. Im Oktober 1896 ging Tschang auf diesen Vorschlag ein. Die Peking—Hankau-Eisenbahngesellschaft etablierte sich in Shanghai und ernannte zu ihrem Generaldirektor Scheng Hsüan-Hwai. Scheng versuchte, sich die Geldmittel auf die Weise zu verschaffen, daß zunächst 13 Millionen Taels vom Staat, 7 Millionen von der inländischen Kaufmannschaft und 30 Millionen von fremden Kapitalisten aufgebracht werden sollten. Die beiden ersten Quellen jedoch waren außerstande, die erwähnten Summen aufzubringen. Daraufhin erteilte die chinesische Regierung die Erlaubnis, mit fremdem Kapital zu bauen. Dies rief allerdings einen heißen Wettkampf zwischen fremden Firmen hervor. Zunächst führte Scheng Verhandlungen mit einer amerikanischen Finanzgruppe, die aber unannehmbare Bedingungen stellte. Dann interessierten sich weitere fremde Regierungen für diese Angelegenheit, besonders England und Deutschland. Endlich schloß China am 27. Mai 1897 mit einem belgischen Syndikat einen Anleihevertrag ab, hinter dem Franzosen und Russen standen. Durch den Kiautschou-Pachtvertrag vom 6. März 1898 hatte sich die politische Lage in China stark geändert, und das belgische Syndikat weigerte sich, dem abgeschlossenen Vertrag nachzukommen. Nach vielen langwierigen Verhandlungen gelang es Scheng, dem energischen Generaldirektor, doch einen Vertrag mit denselben Bestimmungen abzuschließen, der am 26. Juni 1898 unterzeichnet wurde. Es kam eine Anleihe von 112 500 000 Franken zustande, die zu 90 % ausgegeben und mit 5 % verzinsbar war. Die Tilgung sollte 1907 beginnen und in 20 Jahren vollendet sein. Doch steht der chinesischen Regierung das Recht zu, die Anleihe jederzeit zu tilgen und damit den Bauvertrag einseitig aufzuheben. Zur Sicherung der Anleihe wurden das Eigentum und die Einkünfte der ganzen Linie verpfändet. Außerdem wurde noch vereinbart, daß das belgische Syndikat die Bahn für 30 Jahre betreiben dürfe, wenn die Anleihe nicht vor

dem festgesetzten Termin zurückbezahlt würde und dafür erhielt das Syndikat 20 % vom Reingewinn.

Diese Bahn führt von Lukautschiau, etwa 15 km vor den Toren von Peking (man wollte die Bahn nicht direkt bis zur Hauptstadt führen, weil man befürchtete, daß die majestätische Ruhe gestört würde) bis zum natürlichen Knotenpunkt des Reichs, Hankau, rund 1200 km. Die Strecke Lukautschiau—Pautingfu, 131 km, war schon vor dem Abschluß des chinesisch-belgischen Vertrags angelegt worden, ebenfalls einige wenige Kilometer bei Hankau. Diese Strecken wurden vom belgischen Syndikat übernommen. Im Sommer 1899 wurden die Bauten in Hankau und in Pautingfu von der belgischen Gesellschaft unter dem Namen „Société d'Etude de Chemins de fer en Chine" unter der Leitung des Chefingenieurs M. Jadot in Angriff genommen. Die Boxerunruhen geboten dem Bau eine Zeitlang Halt. Die Bahnhöfe in Pautingfu und Lukautschiau wurden von Boxern niedergebrannt. Die nach Peking gedrungenen fremden Mächte veranlaßten die belgische Gesellschaft, die Bahn von Lukaukiau aus nach Peking zu verlängern. Dies wurde im März 1901 ausgeführt und die Bahn führte von da an den Namen „Peking—Hankau-Bahn". Die Arbeiten wurden nach den Unruhen wieder energisch aufgenommen. Da das in Aussicht gestellte Kapital nicht ausreichte, um den ganzen Bau fertigzubringen, wurde am 13. August 1905 wieder eine Anleihe von 12 Millionen Franken von dem belgischen Syndikat gewährt, die unter denselben Bedingungen, unter denen der Vertrag vom 26. Juni 1898 zustande gekommen war, aufgenommen wurden. Im Winter 1904 waren die Bauten von Norden und Süden her bis zum Huangho vollendet. Nachdem die Brücke über den Huangho fertiggestellt worden war, wurde die ganze Strecke feierlich dem Betrieb übergeben.

Der Huangho ist bekanntlich der wildeste und ungebärdigste unter allen Strömen der Erde. Er entspringt im Kunlun oberhalb des Tales Oduntalo oder Singsuhai, strömt dann mit starkem Gefälle und vielen Krümmungen durch das wenig unterbrochene Gebirgsland hindurch, große Lößmengen mit sich führend. In Szeshui in der Provinz Honan verläßt der Huangho das Gebirgsland und setzt seinen Lauf auf dem Lößboden der sog. „Chinesischen Großebene" gegen Nordosten fort, bis zu seiner Einmündung ins Pehai. Der Unterlauf des Huangho hat in den letzten 4000 Jahren, nämlich seit der Flußregulierung durch den berühmten Kaiser Jü, sechsmal sein Bett und seine Mündung verlegt.

Die Aufgabe, diesen über 3 km breiten Strom zu überbrücken, ist keine einfache. Der Baugrund ist locker, die Strömung reißend und die Tiefe ändert sich ständig. Diese Aufgabe wurde von der

belgischen Gesellschaft unter der Leitung von M. Jadot zum erstenmal gelöst. Einen Fuß dicke Stahlpfeiler, mit Zement gefüllt, wurden bis zu 14 m in die Tiefe versenkt und zur Befestigung Massen von Steinen und Felsblöcken um die Pfeiler gelegt. Im Juli 1903 wurde der Bau der Brücke begonnen und in einer Zeit von 20 Monaten fertiggestellt. Dieses Werk hat eine Länge von 3010 m und breitet sich in 102 Spannungen über den Fluß. Die Baukosten beliefen sich auf 2 600 000 Taels.

Was die Tunnelbauten anbelangt, so sind zwei zu erwähnen. Der eine befindet sich in Wushengkuan und ist 341 m lang, der andere auf dem Südufer des Huangho ist 323 m lang. Die beiden Tunnelbauten haben Gesamtkosten von 237 912 chin. Doll. verursacht.

Diese Bahn hatte 1921 mit ihren Nebenlinien eine Länge von 1712 km, ihre Gesamtbaukosten betrugen 101 326 019.62 chin. Doll., also 59 185,57 Doll. pro km. Sie hat im Norden Anschluß mit der Peking—Mukden- und der Peking—Kalgau—Suiyuan-Bahn und im Süden mit der Wutschang-Changsha-Linie. Die Bedeutung der Peking-Hankau-Bahn würde wesentlich erhöht werden, wenn die Strecke Tschu-tschau—Schautschau der Kanton—Hankau-Bahn hergestellt wäre.

Im März 1906 wurde die Peking—Hankau-Eisenbahngesellschaft in Shanghai aufgehoben, deren Aufgabe das Eisenbahnamt des Verkehrsministeriums in Peking übernahm. Darauf sah sich die chinesische Regierung genötigt, die lebenswichtige Eisenbahn aus den Händen der Fremden zurückzunehmen und selbst die Verwaltung und Kontrolle auszuüben. Im Jahr 1908 machte China von seinem in Artikel V des Anleihevertrags mit Belgien vom 26. Juni 1898 vorgesehenen Rückkaufsrecht Gebrauch. Zur Tilgung der belgischen Anleihe nahm China am 8. Oktober 1908 eine neue bei der Hongkong und Shanghai-Banking Corporation und Banque de l'Indo Chine auf, die 5 Millionen £ betrug und zu 94 % ausgegeben wurde. Die Anleihe läuft auf 30 Jahre und ist mit 5 % für die ersten 15 und mit 4½ % für die zweiten 15 Jahre verzinst. Als Sicherheit sollten die Tabak-, Wein-, Zucker- und Salzsteuern von den Provinzen Tschihli, Kiangsu, Tschekiang und Hupeh dienen. Am 1. Januar 1909 wurde die belgische Anleihe voll getilgt und die Bahn ging in den Besitz der chinesischen Regierung über.

Sie zieht sich durch die Provinzen Tschihli, Honan und Hupeh. Diese sind dichtbevölkert und haben eine überreiche Produktion an Kohle, Eisen, Getreide, Baumwolle, Rohseide, Flachs, Hanf, Tabak und Tee. Deshalb konnte sich die Bahn von Anfang an eines lebhaften Personen- und Güterverkehrs erfreuen und eine glänzende Rentabilität aufweisen. Die Reingewinne betrugen im Jahr 1915 10 020 922 chin. $, 1916 13 439 080, 1917 11 741 410, 1918 15 844 767, 1919 17 253 204, 1920

15 506 433, 1921 13 022 715 und 1922 12 059 105 chin. $. Der Rückgang im Jahr 1917 gegen das Vorjahr war die Folge der Hochwasserstörungen. Das andauernde Sinken vom Jahr 1920, 1921 und 1922 war auf die inneren Unruhen zurückzuführen.

4. Die Tientsin—Pukau-Bahn[1].

Schon Liu Ming-tschwan, der als der erste die chinesische Regierung ersuchte, Eisenbahnen in China einzuführen, hat in seiner Denkschrift an die Kaiserin-Regentin vom Winter 1880 eine Bahn von Peking durch die Shantung-Provinz bis zum Schnittpunkt des Kaiserkanals und des Jangtse, Tsching-Kiang projektiert, deren Verwirklichung aber an dem heftigen Widerstand konservativer Staatsmänner scheiterte. Im Juli 1886 erhielt die chinesische Regierung wieder eine Eingabe von Marquis Tseng, die den Bau dieser Bahn dringend empfahl. Diese fand ebenfalls keinen Anklang.

Endlich wurde im Jahr 1897 einem in Amerika ausgebildeten Ingenieur Yung Wing die Erlaubnis zum Bau dieser Bahn von der chinesischen Regierung erteilt. Zur Ausführung dieses Plans kam eine Anleihe im Betrag von 5 500 000 £ zwischen Yung und einem amerikanischen Syndikat zustande. Deutschland trat den amerikanischen Interessen entgegen auf Grund des Kiautschou-Vertrags vom 6. März 1898, der ihm die alleinigen Rechte auf Bahnbauten in der Provinz Shantung zusagte. Nach langwierigen Verhandlungen kam es zwischen Deutschland und England zu einer Verständigung und zwar so, daß die Geldmittel gemeinsam aufgebracht werden, die Strecke von Tientsin bis Hantschwan am Kaiserkanal deutsche und die von Hantschwan bis Tschingkiang englische Bausphäre sein sollten. Am 18. Mai 1898 wurde ein Präliminarvertrag zwischen der chinesischen Regierung und einem deutschen Syndikat, vertreten durch die Deutsch-asiatische Bank, und einem englischen unter der Führung der British and Chinese Corporation, abgeschlossen, in dem eine Anleihe von 7 400 000 £ vorgesehen wurde. Dieser Präliminarvertrag wurde etwa ein Jahr später am 10. Mai 1899 von der chinesischen Regierung offiziell ratifiziert. Infolge der Boxerunruhen kam der Vertrag jedoch nicht zur Verwirklichung. Inzwischen hatte sich aber die chinesische Regierung auf den Standpunkt gestellt, den Bau der Bahnen nur unter chinesischen Direktoren zu genehmigen.

---

[1] Tseng, a. a. O. S. 763 f., P. H. Kent, a. a. O. S. 148 f., De Laboulaye, a. a. O. S. 180 f., Charignon, a. a. O. S. 36 f., Wang, a. a. O. S. 117 f., The China Year Book 1925, S. 351 f., China Jahrbuch 1925, S. 844, Archiv für Eisenbahnwesen 1909, S. 150 f.

Im Juli 1902 führte die chinesische Regierung wieder Verhandlungen mit der Deutsch-asiatischen Bank und der Chinese Railway Limited. Man konnte sich aber lange nicht über die Bedingungen einigen. Daraufhin trat ein neues Hemmnis auf, indem England die Konzession der Lutschau—Hantschwan—Ningpo-Bahn und Deutschland die der Tetschan—Chingting- und der Jenchau—Kaifeng-Bahn dazu verlangte. Nach fünfmonatigen, mühseligen Verhandlungen zwischen den Vertretern der chinesischen Regierung Liang Tun-Jean, der Deutsch-asiatischen Bank (H. Cordes) und der Chinese Central Railways Limited (J. O. P. Bland) kam es zu einem endgültigen Vertrag, der am 13. Januar 1908 von der chinesischen Regierung genehmigt wurde. Statt Tschingkiang wurde Pukow am Jangtse, gegenüber Nanking als Endpunkt der Bahn gewählt.

Der Inhalt des Vertrags ist hauptsächlich folgender: Eine Anleihe im Betrag von 5 Millionen £, unter dem Namen Kaiserlich-chinesische 5prozentige Tientsin-Pukow-Eisenbahn-Anleihe soll auf dem deutschen und englischen Geldmarkt durch die Deutsch-asiatische Bank und die Chinese Central Railways Limited aufgenommen werden. Sie soll in zwei Serien, die erste von 3 Millionen £ zu 93 % und die zweite von 2 Millionen £ zu 94,5 % ausgegeben werden; die Amortisation erfolgt in zwanzig Jahresraten, beginnend am 1. Oktober 1918. Der chinesischen Regierung steht jedoch das Recht zu, vom April desselben Jahrs an die Anleihe jederzeit vollständig zu tilgen, wenn sie die Obligationen zum Kurs von 102,5 zurückzukaufen bereit ist. Das Anleihekapital soll durch die Likinabgaben der Provinzen Tschihli, Shantung und der Zollämter Nanking und Hwaiankwan in der Provinz Kiangsu gesichert werden, die technische Leitung einem deutschen und einem englischen Chefingenieur zustehen, dagegen die Oberleitung in Händen der chinesischen Regierung bleiben. Kein fremder Buchführer soll angestellt werden, das deutsch-englische Syndikat soll aber das Recht haben, während der Bauzeit die in englischer Sprache geführten Bücher und Belege zu prüfen. Eine Zahlung von 20 % des Reingewinns der Eisenbahn an das die Anleihe gewährende Syndikat, wie es bei den meisten übrigen chinesischen Bahnen der Fall ist, soll durch eine einmalige Zahlung von 200 000 £ ersetzt werden.

Dieser Vertrag unterscheidet sich von den anderen also dadurch, daß hier vor allem die Eisenbahn selbst nicht verpfändet und gemeinsame Verwaltung nicht vorgesehen ist. Vom chinesischen Standpunkt aus ist dieser wohl der günstigste von allen Eisenbahnverträgen, die China bis jetzt mit Fremden abgeschlossen hat.

Am 10. Januar 1908 wurde die Direktion in Peking gegründet und Lu Hai-Huan vom Verkehrsministerium zum Generaldirektor ernannt.

Der Bau auf der deutschen Bausphäre wurde am 30. Juni 1908 unter der Leitung des Chefingenieurs J. Dorpmüller, von der deutsch-chinesischen Eisenbahngesellschaft in Tientsin, in Angriff genommen und ging rasch vorwärts. Schon im Oktober 1910 wurde Tsinanfu, die Hauptstadt der Provinz Shantung, erreicht, zwei Monate später war die Strecke Tientsin—Taianfu, rund 428 km, im Betrieb und im Frühling 1912 die ganze deutsche Strecke von Tientsin bis Hantschwan, 630 km.

Auf der englischen Seite hat man die Arbeiten am 2. Januar 1909 unter T. W. T. Tuckeys begonnen und zwei Jahre später war der Bau bis nach Linhuaikwan vorgerückt. Am 15. Mai 1911 konnte die Einweihung der 572 m langen Hwaiho-Brücke stattfinden. Ebenfalls im Frühjahr 1912 hat die Südstrecke Hantschwan erreicht und damit war die ganze Linie Tientsin—Pukow hergestellt.

Die größten technischen Schwierigkeiten hat der Bau dieser Bahn bei der Überbrückung des Hwangho erfahren. Nach langem Suchen nach einer geeigneten Flußstelle hat man im Frühjahr 1909 den Brückenbau angefangen, der von der rühmlichst bekannten Brückenbaugesellschaft Gustavsberg unter der Leitung von Herrn Borkowetz übernommen wurde. Dies imposante, den unsicheren Fluß überbrückende Meisterwerk wurde am 9. Oktober 1912 vollendet. Die gesamte Länge der Eisenkonstruktion beträgt 1255.20 m, hiervon entfallen auf die Flutbrücken 431 m. Die Baukosten betrugen rund 12 900 000 RM.

Nach der Vollendung konnte diese Bahn infolge der chinesischen Revolution nicht offiziell dem Verkehr übergeben werden, die Übergabe erfolgte erst am 16. November 1912.

Die Linie besitzt einschließlich ihrer Nebenbahnen eine Gesamtlänge von 1344.66 km und ist eingleisig. Das Schienengewicht beläuft sich auf 85 lbs. Die Spurweite ist die normale. Nach Angaben des China Year Book 1925 standen 136 Lokomotiven aller Art, 787 gedeckte, 1257 offene und spezielle Waggons zur Verfügung. Die Kosten der Bauten und des Betriebsmaterials wurden auf 118 999 513.52 chin. $ geschätzt.

Die Provinzen Tschihli, Shantung, Anhui und Kiangsu, die diese Bahn durchschneidet, sind sehr reich und haben die größte Bevölkerungsdichte Chinas. Die Verbindungen dieser Bahn sind verhältnismäßig günstig. Im Norden hat sie am Zentralbahnhof in Tientsin Anschluß mit der Peking-Mukden-Bahn und im Süden mit der Shanghai-Nanking-Linie und der Jangtse-Schiffahrt. In Tsinanfu knüpft sie an die Shantung-Bahn und in Sutschau an die Lung-Hai-Bahn an.

Die Wirtschaftsergebnisse der letzten Jahre waren weniger erfreulich als die der Linien Peking—Hankau oder Peking—Mukden. Ihr

Reinüberschuß im Jahr 1919 belief sich auf 3137 chin. $, 1921 auf 3311 und 1922 auf nur 1906 $ für den Kilometer, während die Peking-Mukden-Bahn in denselben Jahren 11 809, 7935 und 9923 $ und die Peking-Hankau-Bahn 12 958, 12 363 und 6550 $ abwarfen. Das ungünstige Wirtschaftsbild der Tientsin-Pukow-Bahn erklärt sich dadurch, daß die Gegend, die sie durchfährt, in den letzten Jahren besonders oft von militärischen Eingriffen, Epidemien und Überschwemmungen heimgesucht wurde. Außerdem muß man in Betracht ziehen, daß ihr eine starke Konkurrenz durch die Seeschiffahrt zwischen Tientsin und Shanghai erwachsen ist.

5. Die Linie Peking—Kalgau—Suiyüan—Pautau[1].

Bereits im Jahr 1871 wurde ein Schienenweg, der die Verbindung zwischen Europa und China darstellen sollte, von Herrn Meyßel projektiert. Nach ihm sollte diese europäisch-chinesische Eisenbahn von Rotterdam über Berlin—Moskau—Jekaterinburg—Tomsk—Irkutsk nach Kiachta führen, dann gegen Süden in das Reich der Mitte und der Karawanenstraße folgend über Urga—Kalgau—Peking nach der größten Hafenstadt Nordchinas, Tientsin. Als die sibirische Bahn und Peking-Mukden-Bahn bereits fertiggestellt waren, versuchte Rußland die Konzession der Linie Kiachta—Urga—Kalgau—Peking zu erwerben und führte Verhandlungen mit der chinesischen Regierung. Diese lehnte ab, weil sie die Hauptstadt für höchst bedroht hielt, wenn Rußland diese Bahn bauen würde.

Infolge Vordringens Rußlands und Japans in die Mongolei sah sich die chinesische Regierung veranlaßt, diese durch eine Eisenbahn fester an das Hauptland zu ketten. Im Sommer 1905 wurde Juan Shi-Kai, der seinerzeit Vizekönig in Tientsin und Generaldirektor der Imperial Railways of Northchina war, die Erlaubnis erteilt, die Bahn Peking—Kalgau—Urga mit den Überschüssen des genannten Unternehmens zu bauen.

Im Oktober 1905 wurde der Bau dieser Bahn begonnen unter der Leitung des chinesischen Chefingenieurs Jeme Tien-Yow, welcher seine langjährige Studienzeit in den Vereinigten Staaten zugebracht hatte. Am 24. September 1909 konnte die Strecke Peking—Kalgan, 201 km, dem Verkehr übergeben werden. Die technischen Schwierigkeiten auf dieser Strecke ergaben sich bei dem Bau der Linie über den Nankau-Paß, die eine Steigung von 1 : 30 erforderte und bei dem Tunnelbau durch den

[1] Tseng, a. a. O. S. 748 f., China-Jahrbuch 1925, S. 844, The China Year Book 1925, S. 355 f., Archiv für Eisenbahnwesen 1922, S. 137 f., Charignon, a. a. O. S. 21 f., M. Ch. Hsu, a. a. O. S. 104 f., Richthofen, China, Bd. II, S. 692 f., Hochstetter, Asien, seine Zukunftsbahnen, S. 111 f. und S. 128 f.

Patalin, der etwa 1600 m lang ist. Die Baukosten betrugen rund 10 Millionen chin. $. Das ist die erste Eisenbahn Chinas, die von chinesischen Ingenieuren und chinesischen Arbeitern mit chinesischen Geldmitteln und hauptsächlich chinesischen Materialien hergestellt worden ist. Die Bahn brachte 1912 einen Reinüberschuß von 1 494 210 chin. $, also rund 7463,731 $ per km.

Im Frühjahr 1907 ersuchte Yen Shih, der damalige Gouverneur in Urga, die chinesische Regierung, die Linie Kalgan—Urga zu erbauen. Das wurde aber nicht genehmigt und zwar aus folgenden Gründen: Auf dieser Linie sind nicht genug Wasserstellen vorhanden. Um die Sandverwehung der Gleise zu vermeiden, würde ein Hunderte von Kilometern langer Holzbahnbau notwendig sein, kurz, die technischen Schwierigkeiten würden eine ungeheure Geldsumme in Anspruch nehmen. Ferner muß man auf das kontinentale Klima in der Mongolei Rücksicht nehmen, wo im Winter Tag für Tag eine vom Nordwind begleitete Kälte bis zu — 37 ° C und im Sommer eine unerträgliche Hitze herrscht. Endlich läuft diese Bahn auf dem dünnbevölkerten (durchschnittlich eine Person auf den qkm) zum großen Teil unfruchtbaren Gebiet; eine Rentabilität wäre in absehbarer Zeit absolut nicht zu erwarten.

Dagegen entschloß sich die chinesische Regierung, die Peking-Kalgan-Bahn in westlicher Richtung auf Suiyuan fortzusetzen. Im Sommer 1908 hat Yu Jen-Feng, ein chinesischer Ingenieur, die Vermessung dieser Bahn vorgenommen, worauf der Bau in Angriff genommen wurde. Im Juni 1911 war Tienchen erreicht und im November 1913 Tatungfu. Um von da die Linie weiterführen zu können, mußte man zunächst eine Brücke über den Jüho (Edelsteinfluß) anlegen, die große technische Schwierigkeiten bot. Sie wurde im Juli 1914 eingeweiht. Am 1. September 1915 konnte der Betrieb bis Tengchen eröffnet werden. Finanzieller Schwierigkeiten wegen befand sich dann der Bau vier Jahre lang im Stillstand. Nach dieser Zeit wurde am 10. Dezember 1918 eine auf fünf Jahre laufende Anleihe im Betrag von 3 Millionen Jen von der Japanese Asiatic Industrial Development Co aufgenommen, die mit 9 % verzinsbar und durch 4 Millionen chin. $ Schuldverschreibungen der Peking-Suiyan-Bahn gesichert war. Im Oktober 1919 wurde der Bau nach Westen in der Richtung auf Sui-Juan begonnen, und am 1. Mai 1921 auf der Gesamtstrecke der Personen- und Güterverkehr eröffnet.

Die weitere Verlängerung von Suiyuan nach Pautau am Hwangho wurde gegen Ende 1922 ausgeführt. Das dazu erforderliche Baukapital von 3 Millionen Jen war ebenfalls von vorerwähnter Gesellschaft unter ähnlichen Bedingungen wie die Tengtschen-Suiyuan-Eisenbahn-Anleihe geliehen worden.

Diese Bahn besitzt mit ihren Nebenlinien eine Gesamtlänge von rund 1094,19 km und wurde 1914 auf einen Wert von 56 174 281 chin. $ geschätzt. Das ganze Eisenbahnnetz ist eingleisig. Die Schienen wiegen 60, 70 und 85 lbs. Die Spurweite ist die normale. Das Material wurde bis zum Jahr 1918 ausschließlich aus dem Inland bezogen und später auch aus dem Ausland.

Die wichtigste unter ihren Nebenbahnen ist die Pekinger Staatsbahn. Der Bau dieser Bahn wurde am 16. Juni 1914 begonnen und gegen Ende des gleichen Jahres beendigt. Sie führt in rund 15 km von Tscheng-Yangmen über Tung-Penmen, Tschanyangmen, Tungtschihmen, Antingmen, Teschunmen bis zum Hsichimen.

Diese Bahn ist für die Erschließung der Provinzen Shensi und Kansu von außerordentlich großer Bedeutung; ihre Erzeugnisse, z. B. Getreide, Wolle, Häute, Felle usw., werden bereits jetzt zu einem großen Teil auf dem Wasserwege nach Pautau und von da aus zur weiteren Beförderung, etwa nach Peking oder Tientsin, zur Bahn gebracht.

Was die Bahn von Osten nach Westen bringt, ist in erster Linie die moderne Kultur. So ist die Doppelstadt Kweihwatscheng und Suiyuan, die früher eine ganz unbedeutende Binnenhandelsstadt war, jetzt eine moderne Stadt geworden. Die englischen, amerikanischen, deutschen und japanischen Handelshäuser in Tientsin haben hier Filialen gegründet. Außerdem gibt es dort chinesische Bankhäuser, Buchdruckereien, eine Gesellschaft zur Förderung der Industrie, eine Fernsprechzentrale, ferner erscheinen Tageszeitungen.

Trotzdem der Boden der Westprovinzen sehr fruchtbar ist, ist die Landwirtschaft doch noch sehr unentwickelt wegen der dünnen Bevölkerung. Deshalb ist der Auswanderungszug aus der übervölkerten, öfters von Dürren und Überschwemmungen heimgesuchten Provinz Tschihli hierher sehr groß.

Bevor diese Bahn angelegt war, wurden jene Westprovinzen andauernd von mongolischen und chinesischen Räubern beunruhigt, jetzt sind sie von der Eisenbahnpolizei und den Regierungstruppen unterdrückt worden.

Was die Rentabilität dieser Bahn anbelangt, so ergibt sich aus den statistischen Angaben des Verkehrsministeriums, daß sie im Jahr 1923 1 098 000 Personen und 1 373 000 t Güter befördert und einen Reingewinn von 934 511 chin. $ erzielt hat.

Für die Weiterführung von Pautau stehen drei Eisenbahnprojekte zur Wahl, die seit Jahren geplant sind. Entweder wird die Linie scharf nach Norden auf den eigentlich in Aussicht genommenen Endpunkt Urga zu oder in westlicher Richtung, die Mongolei ihrer Länge nach durch-

schneidend, über Uliyassutai nach Senispalatinsk an der sibirischen Bahn weitergeführt, oder sie wird zunächst nach der strategisch wichtigen Stadt Ninghsiafu am Hwangho geleitet, um von dort aus in westlicher Richtung auf Wuwei und dem von Richthofen entworfenen Projekt der chinesisch-europäischen Translinie folgend, über Sütschau, Angsi, Hami und Urumtschi nach Semipalatisesk geführt zu werden[1].

Die beiden erstgenannten Pläne haben mehr eine politische und strategische Bedeutung, während der dritte zugleich auch günstige, finanzielle Aussichten hat, da er sich auf fruchtbare, minenreiche Gebiete bezieht und wichtige Städte miteinander verbindet. Die Verwirklichung dieser riesenhaften Eisenbahnprojekte liegt aber noch in weiter Ferne, da das dazu nötige Baukapital in absehbarer Zeit weder auf dem inländischen noch dem internationalen Geldmarkt aufgebracht werden kann.

Die chinesische Regierung hat offenbar das dritte Projekt ins Auge gefaßt. Sie hat am 2. Oktober 1922 eine Anleihe im Betrag von 800 000 £ von der Société d'Entreprises en Chine aufgenommen, welche mit 6 % verzinsbar zehn Jahre läuft. Die Sicherheit des Anleihekapitals soll durch die Verpfändung der Peking-Pautau-Bahn und der Pautau-Ningshia-Bahn und ihrer Einnahmen geleistet werden[1]. Da das geliehene Geld nicht ausreichend zu sein scheint, ist der Bau bis jetzt noch nicht in Angriff genommen worden.

6. Die Linie Tschengting—Taiyuen[2].

Das Projekt einer Eisenbahn von Tschengting an der Peking-Hankau-Bahn nach Taiyuen, der Hauptstadt der Provinz Shansi, ist zunächst von Hu Piu-Tschi, dem damaligen Gouverneur in Shansi, gefordert worden. Im Juni 1896 wurde die Erlaubnis erteilt, diese Bahn anzulegen. Die Konzession dafür erhielt ein russisch-französisches Syndikat unter Führung der Russisch-chinesischen Bank, in deren Auftrag im Frühjahr 1897 eine genaue Vermessung dieser Linie von einem französischen Ingenieur M. Hivonnait unternommen wurde. Am 17. Mai 1898 kam ein Vertrag zwischen der Handelskammer und der Russisch-chinesischen Bank zustande, wonach die Provinzialregierung in Shansi eine Anleihe im Betrag von 25 Millionen Fr. zum Bau der Tschengting-Taiyuen-Eisenbahn bei der Russisch-chinesischen Bank aufnehmen sollte.

---

[1] Richthofen, China, Band 2, S. 692 f. und Hochstetter, a. a. O., S. 128 f.

[2] Tseng, a. a. O. S. 750.

[3] Tseng, a. a. O. S. 646 f., China-Jahrbuch 1925, S. 845, The China Year Book 1925, S. 357, M. Ch. Hsu, a. a. O. S. 79 f., Ph. Kent, a. a. O. S. 169 f., S. 267 App. F. Nr. 1 und Nr. 2.

Die Verwirklichung dieses Vertrags scheiterte an den Boxerunruhen. Im Juni 1902 schlug das russische Syndikat der Shansi-Behörde vor, den alten Vertrag aufzuheben und einen neuen zu schließen. Tsen Tschun-Hsuan, der damals Gouverneur in Shansi war, ersuchte daraufhin die Pekinger Regierung um Genehmigung des Vertrags. Im September 1902 beauftragte die Pekinger Regierung den Generaldirektor der Imperial Railways of North-China, Scheng Hsüan-Hwai, Verhandlungen mit der Russisch-chinesischen Bank zu führen. Es kam am 15. Oktober 1902 zu einer Vereinbarung zwischen Scheng und M. Wehrung, dem Direktor der genannten Bank, daß diese China eine Anleihe im Betrag von 40 Millionen Fr. zum Bau der Tschengting-Taiyuen-Eisenbahn zu den gleichen Bedingungen, die der Peking-Hankau-Eisenbahnanleihevertrag mit dem belgischen Syndikat aufstellte, gewähren sollte. Dieser Vertrag wurde ohne weiteres von der Pekinger Regierung genehmigt. Das Kapital ist später von einem französischen Syndikat, Société Française de Construction et d'Exploitation de Chemins de fer en Chine, aufgebracht worden.

Im Herbst 1903 wurde der Bau der Bahn unter der Leitung des Chefingenieurs, M. Espanet, begonnen und im Oktober 1907 vollendet. Infolge des gebirgigen Geländes sah man sich genötigt, die ganze Linie mit einer schmalen Spurweite von 1 m anzulegen. Die Bahn ist eingleisig. Die Schienen haben ein Gewicht von 60 lbs. Die Baukosten betrugen 21 910 223 chin. Doll., etwa 654 305 Doll. pro km.

Die Bahn geht nicht, wie am Anfang geplant, bei Tschengting von der Peking-Hankau-Bahn nach Westen, sondern bei der kleinen Station Schihkia-Tschwang südlich von Tscheng-Ting über Hwaitu, Tsingsing-Pinting, Shauyang, Jütze nach Taiyuen; die Strecke ist 243 km lang. Die betreffenden Bezirke sind vor allen Dingen überreich an Kohle. Ihre Produktion an Eisen, Getreide, Baumwolle ist ebenfalls sehr groß, weshalb sich die Bahn stets eines lebhaften Personen- und Güterverkehrs erfreut. Nach Angaben des Verkehrsministeriums in Peking wurden im Jahr 1922 366 000 Personen und 1 241 000 t Güter auf dieser Bahn befördert und dabei ein Reingewinn von 1 764 957 chin. $ erzielt.

Im Jahr 1910 und 1911 wurde die Anleihe getilgt. Darauf ging die Eisenbahnverwaltung in den Besitz der Provinzialregierung Shansi über. Nach der chinesischen Revolution ist sie verstaatlicht worden.

Nach dem Entwurf des Verkehrsministeriums soll diese Bahn sich bei Taiyuen an die Nord-Süd-Strecke Tatung—Putschau anschließen und dann über Tungkuan nach Sian weitergehen, um schließlich dem Projekt von Richthofen folgend in Semipalatinsk zu enden.

Was die Verlängerung dieser Bahn nach Osten betrifft, so haben die deutschen Ingenieure schon während des Baues der Tientsin-Pukau-Bahn eine Linie Tschengting—Tetschau projektiert, deren Verwirklichung keinen großen technischen Schwierigkeiten begegnet.

7. Die Linie Tsingtau—Tsinanfu (Shantungbahn)[1].

Seit längerer Zeit hatte die deutsche Regierung den Gedanken, einen Flottenstützpunkt an der chinesischen Küste zu erwerben. Infolge der Ermordung zweier Missionare der Steyler Mission in Tsaochow in Süd Shantung am 1. November 1897 wurde Tsingtau 14 Tage darauf von einem deutschen Geschwader unter dem Befehl des Vizeadmirals von Diederichs besetzt. Am 6. März 1898 wurde China mehr oder weniger gezwungen, den sogenannten Kiautschauvertrag mit Deutschland abzuschließen, wodurch vor allen Dingen beide Seiten der Eingangsbucht von Kiautschau pachtweise auf 99 Jahr Deutschland überlassen und die Shantungprovinz zu einer deutschen Interessensphäre gemacht wurde.

In einem Annex zum Kiautschauvertrag war auch eine Eisenbahnkonzession für die Linien von Tsingtau nach Tsinanfu, von dort nach Itschoufu und von da wieder nach Tsingtau vorgesehen, im Hinblick auf die Bodenschätze längs dieser Bahnlinie. Die Eisenbahnbauten wurden einer Privatgesellschaft, der Schantung-Eisenbahngesellschaft, deren Gründung am 14. Juni 1899 in Berlin erfolgte, übertragen. Zur Ausbeutung der Kohlenfelder wurde im Laufe desselben Jahres die Shantung-Bergbau-Gesellschaft gegründet.

Zuerst wurde der Bau der wichtigsten Linie Tsingtau—Tsinanfu in Angriff genommen. Während der Boxerunruhen konnte die Strecke Tsingtau—Kiautschau ungestört fertiggestellt und dem Verkehr übergeben werden. Am 1. Juni 1902 war der Betrieb bis Weihsien eröffnet. Die weitere Ausführung ging mit einem außerordentlichen Tempo vonstatten. Die ganze Strecke, Tsingtau—Tsinanfu, 394 km, ist seit dem 15. März 1904 betriebsfertig und konzessionsmäßig seit der feierlichen Eröffnung am 1. Juni 1904 in vollem Betrieb. Die Gesamtlänge der Nebenbahnen beläuft sich auf rund 48 km. Die Bahn besitzt also eine Gesamtlänge von 442 km. Die Gesamtbaukosten betrugen rund 53 Millionen RM.

Das Wirtschaftsbild der Bahn war von Anfang an recht günstig. Die Bahn durchläuft außerdentlich fruchtbare Täler, die eine Bevölkerungsdichte von 173 Personen auf den Quadratkilometer aufweisen. Die

[1] Archiv für Eisenbahnwesen 1909, S. 141 f., Tseng, a. a. O. S. 776 f., The China Year Book 1925, S. 366 f., M. Ch. Hsu, a. a. O. S. 56 f., Charignon, S. 131 f.

wichtigsten Produkte der Shantungprovinz sind: Kohlen, Getreide, Stroh- und Binsengeflechte, Baumwolle, Rohseide u. a. m. Die wirtschaftliche Bedeutung der Bahn ist dadurch wesentlich gesteigert worden, daß sie durch das Abkommen vom 13. März 1911 guten Anschluß mit der Tientsin—Pukau-Bahn in Tsinanfu erhalten hat. Es ist sehr wünschenswert, daß diese Bahn über Tsinanfu hinaus nach den Westprovinzen weitergeführt wird.

Am 16. August 1914 stellte Japan der deutschen Regierung in Form eines Ultimatums die Forderung, das Pachtgebiet innerhalb Monatsfrist zu räumen. Als dasselbe unbeantwortet blieb, trat Japan in den Krieg mit Deutschland ein. Am 7. November 1914 wurde das Pachtgebiet von Japan besetzt. Die Truppen wurden längs der ganzen Eisenbahnlinie stationiert. Am 18. Januar 1918 überreichte Japan der chinesischen Regierung 21 Forderungen, womit es China zu zwingen versuchte, ganz Nordchina als japanische Interessensphäre anzuerkennen. Die 7. und 8. Forderung verlangte, daß China seine Zustimmung zu allen Abmachungen zwischen Japan und Deutschland in Zukunft geben solle, insbesondere was die Shantungprovinz anbelangt, so daß Japan das Recht haben soll, Eisenbahnen anzulegen, daß bestimmte Häfen dem französischen Handel geöffnet würden und daß Japan das alleinige Vorrecht in der Provinz Shantung besitzen solle. Dadurch hätte Japan die Herrschaft über die ganze Provinz bekommen.

Der Artikel 156 des Versailler Friedensvertrags vom 28. Juli 1919 legalisierte Japan diesen Zustand. Die chinesischen Friedensdelegierten haben deswegen die Unterzeichnung des Friedensvertrags verweigert.

Erst im Januar 1922 gelang es der chinesischen Regierung, auf der Konferenz in Washington durch die Intervention von Amerika und England, alle Rechte und Vorrechte, die Deutschland in Shantung erworben hatte, von Japan zurückzukaufen, und zwar für 40 Millionen jap. Jen. Die Tsingtau—Tsinanfu-Bahn hat Japan am 1. Januar 1923 offiziell wieder China übertragen.

Die Bahn wird nun unter chinesischer Verwaltung weitergeführt. Nach dem China Year Book 1925/26 wurden im Jahr 1923 4 003 156 Personen und 1 969 105 t Güter auf der Bahn befördert. Die Gesamteinnahme betrug 8 689 000 chin. Dollars (ausschließlich der Einnahme von der Kohlenbeförderung), während die Gesamtausgabe (Februar—Dezember) sich auf 5 791 339 Doll. belief.

Die Linien Itschaufu—Tsinanfu und Itschaufu—Tsingtau sind bis jetzt Projekt geblieben.

8. Die Linie Taukau—Tsingfa[1].

Nach dem chinesisch-japanischen Krieg 1894/95 begann eine wilde Jagd nach Eisenbahn- und Bergbaukonzessionen im Reich der Mitte. Im Jahr 1896 begab sich Angelo Luzatti, ein Italiener, nach Peking, um die politische und wirtschaftliche Lage in China zu studieren. Kurz darauf ging er nach Europa zurück, und hat am 17. März 1897 das Pekingsyndikat Limited zunächst mit einem Kapital von 20 000 £ in London ins Leben gerufen, das die englischen und italienischen Kapitalinteressen, die Bergbau- und Eisenbahnunternehmungen auf chinesischem Boden vertreten sollte. Luzatti reiste darauf wieder nach China.

Als Arbeitsgebiet wählte sich Luzatti die an Chihli westwärts angrenzende Provinz Shansi, deren ungeheurer Reichtum an Kohle und Eisen durch die bahnbrechenden Forschungen von Richthofen weltbekannt geworden ist.

Nachdem eine Reihe von Expeditionen an Ort und Stelle unternommen und langwierige Verhandlungen mit der Shansi-Regierung geführt worden waren, schloß Luzatti am 21. Mai 1898 einen Vertrag mit der Handelskammer in Shansi ab, wonach von dem Pekingsyndikat Limited in den Bezirken Juhsien, Pingtingtschau, Luanfu, Tschauschaufu und Pingyangfu in der Provinz Shansi alleinige Rechte auf Ausbeutungen der Erz- und Kohlenminen und Petroleumquellen für 60 Jahre verlangt wurden. Außerdem ratifizierte Luzatti am 21. Juni 1898 einen Vertrag mit der Yu-Feng Company, nach dem das Pekingsyndikat das Recht zur Ausbeutung der Minen im Bezirke Husiching und auf der linken Seite des Hwangho in der Provinz Honan erhielt. Die beiden Verträge wurden im Mai 1898 von der Pekinger Regierung genehmigt.

Nach Artikel 17 des Vertrages vom 21. Mai 1898 stand dem Syndikat das Recht zu, Eisenbahnen als Zweiglinien zur Verbindung mit anderen Hauptlinien oder mit Wasserstraßen zur Beförderung von Produkten aus Mitteln des Syndikats zu erbauen. Um von diesem Recht Gebrauch zu machen, beauftragte das Pekingsyndikat im Frühjahr 1899 den britischen Gesandten in Peking, die Konzession für die Eisenbahnlinie von Huaiching über Tscheng-Yangkwan nach Pukau von der chinesischen Regierung zu verlangen. Nach langwierigen Verhandlungen zwischen der britischen Gesandtschaft und der chinesischen Regierung lehnte diese ab, die Konzession dieser wichtigen, durch die beiden reichen Provinzen Honan und Anhui führenden Eisenbahnlinie zu erteilen.

---

[1] Tseng, a. a. O. S. 725 f., China-Jahrbuch 1925, S. 845, The China Year Book 1925, S. 358, Archiv für Eisenbahnwesen 1909, S. 122 f., M. Ch. Hsu, a. a. O. S. 71, De Laboulaye, a. a. O. S. 138 f.

Im folgenden Jahr brach der Boxeraufstand aus, der auch den Unternehmungen des Pekingsyndikats großen Schaden brachte. Die auf Ausbeutung von Kohle gerichteten Arbeiten ruhten daraufhin jahrelang.

Als im Jahr 1902 das Minenwerk in Tsiaotso im Bezirk Siuwu seine Arbeit wieder aufgenommen hatte, erhielt das Syndikat von der Provinzialregierung von Honan die Genehmigung zum Bau einer Linie von Taokow über Sin—Siang, wo sie sich mit der Peking—Hankau-Bahn kreuzen sollte, und Tsinghua nach Tsechow in der Shansiprovinz. Der Bau der Bahn wurde darauf vertragsmäßig, d. h. aus Mitteln des Syndikats unter der Leitung von T. J. Bourne in Angriff genommen.

Die finanziellen Aussichten der Bahn waren allerdings ungünstig. Ein größerer Personenverkehr war nicht zu erwarten, da die von der Bahn berührten Gebiete dünn bevölkert sind. Deshalb mußte sie zunächst nur eine Bergwerkbahn sein, deren Rentabilität erst dann erfreulich sein konnte, wenn der Bergbau die zu erwartenden Erfolge aufwies.

Im Juni 1903 ersuchte der britische Gesandte in Peking die chinesische Regierung, die Bahn nunmehr mit denselben Bedingungen, wie die Chengting—Taiyuen-Bahn weiterzubauen. Das wurde aber nicht zugelassen. Erst im Februar 1905, als die Bahn bereits bis Peishantsun, 146 km, hergestellt war und die Aussichten des Bergbaus noch ungünstig schienen, sah sich die chinesische Regierung veranlaßt, die vom Syndikat gebauten Bahnen für 614 600 £ zurückzukaufen. Die chinesische Regierung nahm zu diesem Zweck eine Anleihe im Betrag von 700 000 £ bei dem Pekingsyndikat auf, die mit 5 % verzinsbar und zu 90 % ausgegeben wurde. Die Anleihe läuft auf 30 Jahre. Zur Sicherung wird die Bahn von dem Syndikat betrieben, so lange die Anleihe nicht getilgt ist, dafür erhält das Syndikat 20 % vom Reingewinn. Der Anleihevertrag wurde am 3. Juli von dem Generaldirektor der Imperial-Railways Administration Scheng Hsüan-Hwai und dem Generalagenten des Peking-Syndikats G. Jamieson unterzeichnet.

Die ganze Strecke von Taukau—Tsinghua, 150 km, wurde im Februar 1907 dem Betrieb übergeben. Die Bahn ist eingleisig, ihr Schienengewicht beträgt 75 lbs. Sie besaß nach dem China Year Book 1925/26 12 Lokomotiven verschiedener Art, 24 Personenwagen, darunter einen erster Klasse, zwei erster und zweiter, 19 dritter Klasse und zwei Dienstwagen, sowie 340 Güterwagen.

Die finanzielle Lage der Bahn war ungünstig, von 1905 bis 1915 hat sie mit Defizit gearbeitet. Seitdem das Syndikat mit der British and Chinese Corporation in eine Interessengemeinschaft eingetreten ist, wurde die Rentabilität wesentlich erhöht. Seit 1916 konnte sie jährlich

einen Reingewinn erzielen. Nach Berichten des Verkehrsministeriums belief sich der Reinüberschuß pro Kilometer im Jahr 1921 auf 1576 und 1922 auf 1725 chin. Doll.

Für die Fortsetzung dieser Bahn nach Westen wurden zwei Linien von dem Syndikat projektiert. Die eine sollte Tsinghua über Tsetschau bis Tingyang führen, die andere von Tsinghua nach Menhsien. Die erstere wurde infolge der Opposition des Abgeordnetenhauses in der Shangsiprovinz aufgehoben, während die zweite bereits von der chinesischen Regierung genehmigt ist. Der Bau soll sich in Vorbereitung befinden.

9. Die Linie Kaifeng—Honan (Pien-Lo-Bahn)[1].

Es wurde im November 1899 dem Generaldirektor der Imperial Railways Administration Scheng Hsüan-Hwai die Erlaubnis erteilt, eine Eisenbahn von Kaifeng über Tschengtschau nach Honanfu (Loyang) herzustellen. Die Finanzierung des Bahnbaues geriet im folgenden Jahr infolge der Boxerunruhen in Stockung.

Am 12. November 1903 kam ein Vertrag zwischen Scheng Hsüan-Hwai und dem Vertreter eines belgischen Syndikats der Compagnie générale des Chemins de fer et de Tramways en Chine, das im Jahr 1900 in Brüssel gegründet wurde und wesensgleich ist mit der Compagnie des Etudes, Armand Rouffart, zustande, wonach das genannte Syndikat eine Anleihe im Betrag von 25 Mill. Franken zum Bau dieser Linie geben sollte. Auch für diese Eisenbahn waren die Bedingungen mehr oder weniger die gleichen, wie bei der Peking—Hankau-Bahn, nur wurde hier noch festgesetzt, daß die chinesische Regierung sich zuerst an das belgische Syndikat wenden sollte, wenn sie die Linien Kaifeng—Honan nach Sian in der Provinz Shensi verlängern wollte.

Im Februar 1904 wurden die Arbeiten begonnen. Als die Strecke Kaifeng—Tschengtschau im April 1907 fertiggestellt wurde, war das in Aussicht genommene Kapital bereits verbraucht. Daraufhin nahm China eine neue Anleihe von dem bereits erwähnten Syndikat auf. Diese Anleihe unterscheidet sich von der vom 12. November 1903 nur dadurch, daß sie zu 95½ % ausgegeben war, während die Ausgabe der ersteren zu 90 % erfolgt war. Im Januar 1909 konnte der Betrieb auf der ganzen Linie Kaifeng—Honan, die eine Länge von 185 km hat, eröffnet werden.

Die Baukosten betrugen bis Ende 1921 nach Angaben von Tseng a. a. O. S. 819 rund 13 667 825 chin. Doll., also 65 310,86 Doll. für den Kilo-

---

[1] M. Ch. Hsu, a. a. O. S. 78 f., The China Year Book 1925 S. 359 f., P. H. Kenta, a. a. O. S. 171 ff., Tseng, a. a. O. S. 812 ff.

meter. Nach dem Jahresbericht des Verkehrsministeriums 1920 wurde der Gesamtwert der Bahn auf 19 553 656,56 Doll. geschätzt (ebenda S. 818).

Die Bahn kreuzt die Peking—Hankau-Bahn in Chengchow und verbindet die altbekannte Stadt Honan mit der Provinzialhauptstadt Kaifeng. Die Provinz Honan ist bekanntlich eine der Kornkammern Chinas. Ihre Bevölkerungsdichte beläuft sich auf 129 Köpfe per Quadratkilometer. Im Westen der Provinz befinden sich große Waldungen. Die Produktion an Baumwolle, Rohseide, Hanf und Flachs ist überreich. Der Ertrag der Bahn war daher normalerweise ein erfreulicher. Nach dem China Year Book 1925,26 wurden im Jahr 1923 959 349 Personen und 600 902 t Güter auf dieser Strecke befördert, die Gesamteinnahme betrug 2 432 254,57 Dollars und die Gesamtausgabe 1 122 201,96 Dollars.

Um die Rentabilität und die allgemeine Bedeutung dieser Bahn zu steigern, ersuchte die Compagnie Générale de Chemins de Fer et de Tramways en Chine die chinesische Regierung, die Bahn von Kaifeng nach Osten über Suchow nach Haitschau und von Honan über Tungkwan, Sian bis Lantschau in der Provinz Kansi weiterzuführen. Das wurde im Oktober 1912 von der chinesischen Regierung genehmigt. Seitdem ist die Linie Kaifeng—Honan eine Teilstrecke der projektierten Lun-Tsching—Jü-Hai-Bahn geworden.

10. Die Linie Kirin-Tschangtschun[1].

Als Rußland durch die Cassini-Konvention von 1896 die Konzession für die ostchinesische Bahn und ihre Nebenlinie Harbin-Dalny (oder Dairen) erhalten hatte, wurde auch die Linie von Tschangtschun, einer Station auf der Strecke Harbin—Mukden nach Kirin, der Hauptstadt der Provinz Kirin ins Auge gefaßt. Im Jahre 1903 wurde die Ostchinesische Bahn Harbin—Mukden—Dalny fertiggestellt. Darauf verlangte Rußland das Recht zum Bau der Linie Kirin—Tschangtschun von China. Der russische Plan scheiterte am russisch-japanischen Krieg.

Nachdem der Friedensvertrag von Portsmouth am 5. September 1905 unterzeichnet worden war, kam ein Abkommen zwischen China und Japan am 22. Dezember 1905 zustande, nachdem China die an Japan von Rußland abgetretenen Rechte in der Mandschurei anerkennen sollte. In diesem Abkommen wurde auch vereinbart, daß China die Kirin—Tschangtschun-Bahn selbst mit chinesischem und japanischem Kapital erbauen sollte.

Am 12. November 1908 nahm die chinesische Regierung eine Anleihe in der Höhe von 2 500 000 jap. Jen zum Bau der Kirin—Tschang-

[1] Tseng, a. a. O. S. 657, China Jahrbuch 1925 S. 845, The China Year Book 1925 S. 360 f.

tschun-Bahn bei der Südmandschurischen Eisenbahngesellschaft auf. Das Anleihekapital wurde zu 93 % ausgegeben, mit 5 % verzinst und durch die Eisenbahn selbst und ihre Einnahmen gesichert. Die Dauer der Anleihe war auf 25 Jahr festgesetzt. Bis zu deren endgültigen Tilgung sollte ein japanischer Chefingenieur und ein japanischer Buchführer angestellt werden.

Die Vermessung der Linie wurde Mitte April 1910 vollendet, und deren Bau im Juni desselben Jahres unter der Leitung eines japanischen Ingenieurs, T. Magario, in Angriff genommen. Am 20. Oktober 1912 konnte der Betrieb auf der ganzen Linie, die 127,76 km beträgt, eröffnet werden. Auf technische Schwierigkeiten stieß man bei dem Tunnelbau durch den Tumenting-Paß, der am 1. Oktober 1918 begonnen und am 3. Juni 1920 vollendet wurde. So lange der Tunnel im Bau begriffen war, wurde der Verkehr durch eine Kleinbahn über den Paß geleitet.

Die chinesische Regierung hat am 12. Oktober 1917 eine neue Anleihe von der Südmandschurischen Eisenbahngesellschaft erhalten, die auf 30 Jahre läuft, zu einem Kurs von 91,5 % gewährt und mit 5 % verzinsbar ist. Durch diesen neuen Anleihevertrag ist die Bahn nominell wohl chinesische Staatsbahn geblieben, die tatsächliche Verwaltung aber in die Hände der Japaner übergegangen. Ein technischer Oberleiter, ein Leiter der Frachtgeschäfte und ein Generalkassier sind Japaner, außerdem haben noch 20 bis 25 Japaner wichtige Posten an diesem Unternehmen inne. Diese neue Anleihe wurde vertragsmäßig zur Tilgung der alten Schulden und Vollendung der Bahnbauten verwendet. Die Kreditgeberin erhält 20 % vom Reingewinn.

Auch diese Bahn hat seit ihrer Inbetriebsetzung andauernd ein günstiges Wirtschaftsbild gezeigt. Nach Angaben im China Year Book 1925/26 wurden im Jahr 1923 668 172 Personen und 786 449 t Güter befördert, die Gesamtausgabe betrug 1 928 632 chin. Doll. und die Gesamteinnahme 2 866 796,46 Doll., folglich ist ein Reinüberschuß von rund 938 164 Doll. erzielt worden.

Die volle Bedeutung dieser Bahn wird sich erst zeigen, wenn sie über Kirin hinaus, etwa über Jenchi nach der wichtigen Stadt Hunchun weitergeführt ist. Eine derartige Erweiterung hat die chinesische Regierung bereits seit langem ins Auge gefaßt.

11. Die Linie Ssupingkai—Taunan (Ssu-Tau-Bahn)[1].

Seit längerer Zeit ist die Linie Kintschau—Aigun am Amur projektiert. Die chinesische Regierung wollte die Bahn mit englischem Kapital anlegen, Rußland und Japan leisteten Widerstand, und zwar aus

[1] Tseng, a. a. O. S. 781, The China Year Book 1925 S. 318.

dem Grund, weil die Bahn eine vertragswidrige Konkurrenzlinie der russischen Charbin—Tschangtschun-Bahn und der japanischen Tschangtschun—Mukden—Dalny-Bahn bedeuten würde.

Am 5. Oktober 1913 hat China mit Japan einen Präliminarvertrag abgeschlossen, in dem Japan sich bereit erklärte, China Geldmittel zum Bau der Eisenbahnlinien Kaiyuen—Hailung, Kirin—Hailung, Ssupingkai—Taunan, Tschangtschun—Taunan und Taunan—Jeho zu leihen.

Infolge der Wirkungen des bald darauf ausgebrochenen Weltkriegs weigerten sich aber die japanischen Geldgeber, die zum Bau der genannten Bahnen nötigen Geldmittel aufzubringen.

Nach langwierigen Verhandlungen gelang es dem damaligen Verkehrsminister Chinas, Liang Tun-Yen, am 27. Dezember 1915 eine Anleihe von 5 Millionen jap. Yen bei einem japanischen Syndikat, Specia Bank Yokohama, aufzunehmen, die für den Bau der Bahn Ssupingkai—Chenchia—Sun, einer Teilstrecke der Ssupingkai—Taohan-Bahn bestimmt war. Diese Anleihe wurde zu 94½ % ausgegeben und mit 5 % verzinst. Die Sicherheit sollte durch die Bahn und ihre Einnahmen geleistet werden. Die Dauer der Anleihe wurde auf 40 Jahre festgesetzt. China hat sich jedoch das Recht vorbehalten, die Anleihe vom Mai 1926 an zu einem Kurs von 102½ % und nach dem Mai 1936 zum Nominalwert zurückzuzahlen.

Der Bahnbau wurde im Juli 1916 begonnen und im November desselben Jahres war er bis Chenchia—Sun vollendet.

Um die Linie weiter nach Taunan leiten zu können, hat China am 8. September 1919 einen Anleihevertrag mit der Südmandschurischen Eisenbahngesellschaft unter den fast gleichen Bedingungen wie seinerzeit bei der Specie Bank Yokohama vom 27. Dezember 1915 abgeschlossen. Diese Anleihe ist aber heute noch nicht auf den Markt gebracht worden. Daraufhin hat China kurzfristige Vorschüsse von der Südmandschurischen Eisenbahngesellschaft erhalten. Die ganze Linie Ssupingkai—Taunan wurde im Dezember 1923 fertiggestellt, rund 312 km. Ihre Nebenbahn von Chenchiatun bis Tunliao beträgt 113 km.

Diese Bahn stellt eine Teilstrecke der Kinchow—Aigun-Linie dar und ihre Verlängerung nach Aigun ist nur eine Frage der Zeit.

Die finanziellen Aussichten der Bahn sind günstig. Nach dem China Year Book 1925/26 wurden im Jahr 1923 392 086 Personen und 585 984 t Güter befördert, die Gesamtausgaben betrugen 1 290 408,04 chin. Dollar, während die Gesamteinnahmen sich auf 2 388,576,17 chin. Doll. beliefen.

12. Die Linie Shanghai—Hangtschau—Ningpo[1].

Am 15. Oktober 1898 wurde ein Präliminarvertrag zwischen der chinesischen Regierung und der British and Chinese Corporation, Limited abgeschlossen, wonach diese die Baurechte für die Linie Sutschau—Hangtschau—Ningpo erhalten sollte. Alles Drängen der englischen Regierung hat es aber nicht vermocht, den Präliminarvertrag nach seinem Ablauf durch einen offiziellen zu ersetzen, da die Gentry von Kiangsu und Tschekiang, durch deren Provinzen die Bahn führen sollte, energische Opposition gegen das englische Vorgehen machte.

Durch kaiserliches Edikt vom 23. September 1905 wurde die Konzession für die Bahn auf die Provinzialgesellschaft übertragen. Darauf wurde die Kiangsu-Eisenbahngesellschaft mit 3 Millionen chin. Doll. ins Leben gerufen, die Tschekiang-Eisenbahngesellschaft mit 5 Millionen. Die erstere hatte die Strecke Soochow—Kashing und die letztere die von Kashing über Hangtschau nach Ningpo herzustellen.

Ende 1906 begannen die beiden Gesellschaften ihre Arbeiten unter der Leitung chinesischer Ingenieure, die in Japan ausgebildet worden waren. Die Ausführung ging in raschem Tempo vonstatten. Anstatt der Linie Sutschau—Kashing wurde Shanghai—Kashing in Angriff genommen, da diese weniger technische Schwierigkeiten und eine größere Rentabilität versprach.

Nachdem die von ihr erbaute Shanghai—Nanking-Bahn fertiggestellt war, verlangte die British and Chinese Corporation nochmals energisch die Baurechte der Shanghai—Hangtschau—Ningpo-Bahn von der chinesischen Regierung. Trotz dem starken Widerstand des Volkes in den beiden betreffenden Provinzen stimmte diesmal die chinesische Zentralregierung am 6. März 1908 der Aufnahme einer Anleihe von 1 500 000 £ von der British and Chinese Corporation unter denselben Bedingungen wie bei der Tientsin—Pukau-Bahn und der Anstellung eines englischen Chef-Ingenieurs zu. Damit hatten sich die Provinzialgesellschaften die Verwaltungsrechte vertragsmäßig vollständig vorbehalten.

Die Strecke Shanghai—Hangtschau, etwa 190 km, steht seit August 1909 im Betrieb, während die Strecke Ningpo—Hangtschau nur zum Teil ausgeführt ist: 6,5 km von Hangtschau—Zahkau und etwa 78 km von Ningpo bis an den Tsaongo-Fluß. Der Bahndamm der Zwischenstrecke Zahkau—Tsango-Fluß ist im großen und ganzen fertig, die Schienenanlage schreitet aber infolge des Kapitalmangels nur sehr langsam vorwärts.

[1] P. H. Kent, a. a. O. S. 137 f., M. Ch. Hsu, a. a. O. S. 95 f., China Jahrbuch 1925 S. 845, The China Year Book 1925, Tseng, a. a. O. S. 708 f.

Diese Bahn wurde im Jahr 1914 verstaatlicht und mit der Shanghai—Nanking-Bahn, unter der Leitung eines chinesischen Generaldirektors, mit Sitz in Shanghai vereinigt.

Was die Betriebsergebnisse dieser Bahn betreffen, so reicht der Betriebsüberschuß noch nicht aus, um den Zinsendienst zu decken. Das ist darauf zurückzuführen, daß die Bahn noch zum Teil im Bau befindlich ist und folglich der Personen- und Güterverkehr zwischen Shanghai und Ningpo hauptsächlich noch auf dem Seeweg erfolgt.

Die Bedeutung der Bahn wird in hohem Maße steigen, wenn sie von Ningpo aus in südlicher Richtung verlängert sein wird, und zwar über Wentschau, Futschau, Amoy, Tschautschau, Hweitschau nach Kanton. Diese Küstenbahn ist nicht nur kulturell und wirtschaftlich von großer Bedeutung, sondern auch für die Küstenverteidigung Chinas lebenswichtig, solange keine starke Flotte vorhanden ist. Die Verwirklichung dieses Plans liegt aber noch in weiter Ferne.

13. Die Linie Tschautschau—Pinghsiang[1].

Im April 1899, als der Kohlenbergbau in Pinghsiang bereits im Betrieb war, schlugen der Vizekönig in Hankau, Tschang Schihtung und der Generaldirektor der Chinese Railway Administration, Scheng Hsüan-Hwai, der chinesischen Regierung vor, eine Eisenbahn von Pinghsiang über Li-Ling nach Chutschautschau am Hsiang-Fluß zur regen Beförderung von Kohle der Gruben in Pinghsiang anzulegen. Im September 1901 wurde der Bau der Bahn unter der Leitung eines amerikanischen Ingenieurs Wm. Barclay Pasons, in Angriff genommen. Im Februar 1903 konnte die Strecke von An-Juan, etwa 7,23 km östlich von Pinghsiang gelegen, bis nach Li-Ling dem Verkehr übergeben werden. Seit Januar 1906 ist die ganze Linie An-Juan—Tschautschau, 90,50 km, im Betrieb.

Diese Bahn ist mit Staatskapital gebaut worden. Anfangs wurde sie von der Pinghsiang-Kohlenbergbaugesellschaft betrieben und im April 1908 verstaatlicht. Die Baukosten beliefen sich bis 1908 auf 4 495 165,84 chin. Doll., rund 44 455 Doll., per Kilometer.

Die Bahn dient hauptsächlich der Ausfuhr von Koks und Kohle nach den Hanyeping-Stahl- und Eisenwerken in Hanyang bei Hankau. Die Weiterbeförderung von Tschautschau erfolgte auf dem Hsiang-Fluß. Seit 1920 ist die Teilstrecke Hankau—Chuchau der Hankau—Kanton-Bahn im Betrieb, so daß man nun während des Niederwassers die Kohlenprodukte auch per Bahn nach Hanyang transportieren kann.

[1] Tseng, a. a. O. S. 621 f., China Jahrbuch 1925 S. 846, The China Year Book 1925 S. 364, Hsu, a. a. O. S. 103.

Diese Bahn zeigte in ruhiger Zeit ein erfreuliches Wirtschaftsbild, allein seit der Gründung der chinesischen Republik wurde sie immer wieder durch Unruhen in Mitleidenschaft gezogen und erlitt dadurch schwere Verluste.

14. Die Linie Kanton—Samshui[1].

Im Jahr 1898 wurde die Konzession zum Bau der Eisenbahnlinie Kanton—Hankau einem amerikanischen Syndikat, der American China Development Company, erteilt. Diese hat im Frühjahr 1901 zuerst den Bau der Nebenbahn von Kanton—Samshui in Angriff genommen, der im September 1903 vollendet wurde. Die Bahn hat eine Länge von 48,9 km und 10 km Doppelgleis.

Seitdem die Konzession für die Eisenbahnlinie Kanton—Hankau im August 1905 den Privateisenbahngesellschaften der betreffenden Provinzen Hupeh, Hunan und Kwantung übertragen worden war, war die Strecke Kanton—Samshui auch eine Zeitlang Privatbahn. Im August 1913 wurden die Strecken der Kanton—Hankau-Bahn in den Provinzen Hupeh und Hunan und die Nebenbahn Kanton—Samshui verstaatlicht, während die übrigen Strecken der Kanton—Hankau-Bahn in der Provinz Kwantung bis jetzt noch Privatbahnen sind. Seit 1917 ist die Linie Kanton—Samshui von der Kanton-Regierung beschlagnahmt worden.

15. Die Linie Tschangtschau—Amoy[1].

Im September 1905 wurde Tschang Tien-Kia von der chinesischen Regierung die Erlaubnis erteilt, das Eisenbahnnetz in der Provinz Fukien auszubauen. Darauf wurde die Fukien-Eisenbahngesellschaft unter der Leitung von Tschen Pau-Schin gegründet.

Man hatte zunächst die Vermessung der Strecke Tschangtschau—Amoy unternommen, die im Mai 1906 vollendet wurde. Der Bahnbau dieser Linie wurde erst im Juni 1907 unter der Leitung eines chinesischen Ingenieurs Chen begonnen. Infolge Kapitalmangels ging die Ausführung außerordentlich langsam vor sich. Im Mai 1910 wurde die Strecke von Sunghsu auf dem Festland, gegenüber Amoy gelegen, bis Kiangtungtschiau, 31,5 km, dem Verkehr übergeben. Daraufhin war die Gesellschaft nicht mehr imstande, die Bauarbeiten weiterzuführen. Im Auftrage der Gesellschaft hat die chinesische Regierung die Verwaltung dieser Bahn im April 1914 übernomen. Seit 1924 ist die Strecke Kiangtungtschiau—Tschangtschau im Betrieb.

---

[1] Tseng, a. a. O. S. 791, The China Year Book 1925 S. 365, China Jahrbuch 1925 S. 347.

[2] China Jahrbuch 1925 S. 848, Tseng a. a. O. S. 786 f., The China Year Book 1925 S. 361, M. Ch. Hsu a. a. O. S. 94 f.

Diese Bahn, rund 48,5 km, ist die einzige in der Provinz Fukien. Der Plan, die Bahn von Tschangtschau aus über Tschautschau, Hweitschau und Schihlung nach Kanton zu verlängern, wurde bereits oben erwähnt.

Die Baukosten dieser Bahn betrugen im Jahr 1922 3 300 414 chin. Dollar (nach dem Jahresbericht des Verkehrsministeriums). Das Wirtschaftsbild ist bis jetzt immer ungünstig geblieben, der Zinsendienst erforderte im Jahr 1921 z. B. 125 440 chin. Doll., die Betriebszahl war 199,2 %.

16. Die Linie Kanton—Kowloon[1].

Auf Grund des Artikels 2 des Nanking-Vertrags vom 29. August 1842 erfolgte die Abtretung von Hongkong an England. Etwa 56 Jahre später gelang es England, eine Erweiterung seines Kolonialgebietes Hongkong zu bekommen, indem es durch das Kowloon-Expansion-Agreement vom 9. Juni 1898 ein an Kowloon angrenzendes Stück Land pachtweise für 99 Jahre hinzuerwarb.

Im März des folgenden Jahrs (1899) erhielt die British and Chinese Corporation Limited mit energischer Unterstützung des britischen Gesandten in Peking, Sir Claude Mac Donald, die Konzession zum Bau der Eisenbahnlinie Kanton—Kowloon. Das Zustandekommen eines endgültigen Vertrags wurde aber durch die Boxerunruhen verzögert. Im Jahr 1905 verlangte England wieder die Baurechte dieser Bahn von der chinesischen Regierung. Nach langwierigen Verhandlungen zwischen den Regierungsvertretern Tang Chao Yu und Kung Hsinchen und dem Repräsentanten der British and Chinese Corporation, J. O. P. Bland, wurde am 7. März 1907 ein offizieller Vertrag abgeschlossen. Der Hauptinhalt dieses Vertrages ist folgender: England erhält die Konzession zum Bau der Eisenbahnlinie Kanton—Kowloon, und zwar in der Weise, daß England allein die Strecke innerhalb des englischen Pachtgebietes, den Rest aber mit China gemeinsam bauen soll. Zur Ausführung der chinesischen Strecke gewährt die British and Chinese Corporation China eine Anleihe im Betrage von 1 500 000 £, die zu einem Kurs von 94 % ausgegeben und mit 5 % verzinst werden sollen. Die Anleihe läuft auf 30 Jahre. China hat sich aber das Recht vorbehalten, die Anleihe nach 1920 zu einem Kurs von 102½ % und nach 1931 zum nominellen Wert voll zu tilgen. Neben staatlicher Garantie haftet die Bahn als Pfand. Ein Chefingenieur und ein Generalkassierer müssen englischer Nationalität sein.

[1] Tseng, a. a. O. S. 636, The China Year Book 1925 S. 365 und 374, China Jahrbuch 1925 S. 846, Hsu a. a. O. S. 133 f.

Im April 1907 begann der Chefingenieur F. Grooe die Vermessung, die Ende desselben Jahrs vollendet wurde. Die im ganzen 179 km lange Bahn wurde in drei Sektionen geteilt, die ihre Arbeiten gleichzeitig im August 1907 anfingen. Die erste chinesische Sektion von Kanton—Schihlung, etwa 65 km, ist seit Dezember 1910 in Betrieb. Im April 1911 erfolgte die Vollendung der zweiten Sektion Schihlung—Schimtschun, 77 km. Im September desselben Jahrs wurde die ganze Bahn dem Verkehr übergeben. Erhebliche technische Schwierigkeiten waren nur auf dem gebirgigen englischen Teil zu überwinden. Die Bahn ist eingleisig, der Unterbau für ein zweites Gleis ist aber im großen und ganzen schon ausgeführt.

Die Bahn hat sich bis jetzt nicht als rentabel erwiesen, was darauf zurückzuführen ist, daß sie fast andauernd durch Unruhen und Banditen geschädigt wurde; außerdem trat die Schiffahrt auf dem Perlfluß ihr als starke Konkurrenz entgegen, und die Likinzölle erschwerten den freien Verkehr. Ihre Bedeutung und ihre Rentabilität werden sich aber zweifellos günstiger gestalten, wenn die Hankau—Kanton-Bahn ganz fertiggestellt sein wird.

B. Die im Bau begriffenen Staatsbahnen.

1. Die Linien Kanton—Hankau und Hankau—Tschengtu[1].

Tschwan—Yüeh—Hau-Bahn.

Die Entwicklung dieser Eisenbahnlinien bildet ein interessantes, aber finanziell unerfreuliches Kapitel der chinesischen Eisenbahngeschichte. Tschang Tschih-Tung, der das Projekt der Peking—Hankau-Bahn entworfen hatte, hegte von Anfang an die Absicht, die Bahn von Hankau aus in südlicher Richtung über Tschangscha nach Kanton fortzusetzen. Im Frühjahr 1898 erhielten Tschang Schih-Tung und der vielgenannte Generaldirektor der Chinese Railways Administration, Scheng Hsüan-Hwai, von der chinesischen Regierung die Erlaubnis, die Kanton—Hankau-Bahn nach dem Verlangen der Gentry von Hupeh, Hunan und Kwantung, durch deren Provinzen die Bahn führt, mit chinesischem Kapital und durch chinesische Ingenieure zu bauen. Genau so wie bei der Peking—Hankau-Bahn war man auch hier nicht imstande, die nötigen Geldmittel im eigenen Lande aufzubringen. Darauf entschloß sich die chinesische Regierung, die Bahn mit fremder Hilfe zu erbauen.

Diese Konzession wurde einem amerikanischen Syndikat, der American China Developement Company erteilt. Am 13. Juli 1900 schloß der

[1] Tseng, a. a. O. S. 796 ff., The China Year Book 1925 S. 363 f. und S. 370 f., P. H. Kent, a. a. O. S. 109 ff., M. Ch. Hsu, a. a. O. S. 99 ff.

chinesische Gesandte in Washington, Wu Ting-Fang, im Auftrag von Scheng Hsüan-Hwai einen endgültigen Vertrag mit dem obengenannten Syndikat, wonach dieses eine Anleihe im Betrag von 40 Millionen Golddollars für den Bau und die Ausrüstung gewähren sollte. Die Anleihe wurde zum Kurse von 90 % ausgegeben und mit 5 % verzinst. Sie sollte auf 50 Jahre laufen, China hatte aber das Recht, die Obligationen in den ersten 25 Jahren zu 102½ % und in den letzten 25 Jahren zu 100 % des Nominalwertes zurückzukaufen. Als Sicherheit sollte die Bahn dienen mit allem, was zu ihr gehört.

Die amerikanische Gesellschaft hatte zunächst den Bau der Nebenlinie Kanton—Samshui begonnen, der im September 1903 ausgeführt wurde. Die Ausführung der Hauptlinie wurde durch den spanisch-amerikanischen Krieg verzögert. Da die Amerikaner nicht viel Interesse für das Unternehmen im Ausland zeigten, gingen die Arbeiten auch nach der Beendigung des Kriegs nur außerordentlich langsam vonstatten. Es gelang im Jahr 1903 den Belgiern, die Majorität der Aktien der amerikanischen Gesellschaft aufzukaufen und als Präsidenten der Gesellschaft einen Belgier einzusetzen. Hiergegen erhob sich unter reichen Kaufleuten und Notabeln in den in Betracht kommenden Provinzen energische Opposition; man verlangte stürmisch die Aufhebung der an das amerikanische Syndikat erteilten Konzession. Darauf beschloß Tschang Tschih-Tung, diese zurückzukaufen. Er beauftragte im Frühjahr 1904 den chinesischen Gesandten in Washington, Liang Tscheng, die Verhandlungen mit der American China Developement Company zu führen. Nach Überwindung vieler Schwierigkeiten, kam am 29. August 1905 ein Rückkaufsvertrag zustande, wonach die amerikanische Gesellschaft nach einer Abfindung von 6 800 000 Golddollars auf ihre Rechte verzichtete. Um diese bezahlen zu können, nahm Tschang bei der Regierung von Hongkong eine Anleihe in der Höhe von 1 100 000 £ zu 4 % auf. In diesem Anleihevertrag mit England hat China sich verpflichtet, sich zunächst nach England zu wenden, wenn es für den Weiterbau der Bahn fremdes Kapital brauchen sollte.

Daraufhin entschlossen sich die Provinzialgesellschaften, die Bahn selbst mit eigenem Kapital zu bauen. Infolge finanzieller Schwierigkeiten kamen die Arbeiten aber nicht vorwärts. Im Jahre 1908 sah sich die chinesische Regierung genötigt, fremdes Kapital aufzunehmen. Zunächst war die Anleihe vertragsmäßig England angeboten worden; aber die Verhandlungen führten zu keinem Ziel, da man sich über die Bedingungen nicht einigen konnte. Inzwischen erklärte sich die Deutsch-asiatische Bank bereit, unter gleichen Bedingungen wie bei der Tientsin—Pukau-Bahn, die Finanzierung und den Bau auch für diese Bahn zu

übernehmen. Sie schloß somit im Jahre 1908 einen Präliminarvertrag mit der chinesischen Regierung ab. Gegen diesen Einbruch der Deutschen in die britischen Interessensphären protestierte England. Im März 1909 verständigte sich Deutschland in einer Konferenz in Berlin mit den englischen und französischen Banken. Es wurde beschlossen, daß die drei Mächte gemeinsam eine Anleihe im Betrage von 5 500 000 £ übernehmen wollten. Kaum war dieser Vertrag zustande gekommen, so verlangte Amerika als vierter Teilnehmer zugelassen zu werden. Im Mai 1910 einigten sich die vier Mächte in Berlin und ein Jahr später (am 21. Mai 1911) nahm der chinesische Verkehrsminister Scheng Hsüan-Hwai eine sogenannte Hu—Kwang-Bahn-Anleihe im Betrage von 6 Millionen £ bei den genannten Mächten auf. Die Sicherheit des Anleihekapitals wurde durch Provinzialsteuern von etwa 5 200 000 Taels geleistet. Nach dem Vertrag sollte England die Linie Hupeh—Hunan, Deutschland Hankau—Schang, Amerika Schang—Kweitschau und Frankreich Kweitschau—Tschengtu zum Bau übernehmen.

Gegen diesen Vertrag erhob sich im Volk stürmischer Widerspruch, da dadurch die Konzessionen dieser wichtigen Bahnen wieder in fremde Hände gelangten. Scheng Hsüan-Hwai, der von Anfang an für das Staatsbahnsystem eingetreten war, versuchte mit aller Kraft, diese Opposition zu unterdrücken und das kaiserliche Edikt betreffs die Verstaatlichung der Eisenbahnen vom 9. Mai 1911 zur Geltung zu bringen. Dieses Vorgehen war bekanntlich die unmittelbare Veranlassung für die Revolution, die der Mandschudynastie ein Ende machte.

Zu Anfang der chinesischen Republik wurde die Verstaatlichung der Haupteisenbahnlinien ohne Schwierigkeit durchgeführt. Die Linie Hankau—Tschengtu (Szetschwan-Provinz) wurde am 2. November 1912 verstaatlicht, die Linie in der Provinz Hunan am 3. Juni 1913 und am 10. Januar 1915 die Linie Hupeh. Nur die Strecke in der Kwantung-Provinz ist bis jetzt noch Privatbesitz.

Seit der Verstaatlichung werden die Bauten von Bahnlinien wieder fortgesetzt, kommen aber nur äußerst langsam vorwärts. Die Franzosen hatten die Arbeiten, die ihnen zugeteilt wurden, überhaupt nicht begonnen. Sie verzichten angeblich auf ihre Baurechte zugunsten der Amerikaner[1].

Mancherseits wird auch bezweifelt, ob die Amerikaner ihre Strecke von Schang nach der Provinz Szetschwan einmal bauen werden. Nach ihren Angaben über die bisherigen Vermessungen, soll der Bau der

[1] Der Ost-asiatische Lloyd, Shanghai, Nr. 26 vom 3. Juni 1914, von den Eisenbahnen in China.

betreffenden Bahn außerordentlich schwierig sein. Die Ausführung der Strecke zwischen Schang und Wanhsien, wo das hohe Bergland ungeheure technische Schwierigkeiten bietet, wird voraussichtlich viel Zeit in Anspruch nehmen und große Geldsummen verschlingen. Der Bau selbst ist noch nicht in Angrif genommen.

Die deutsche Linie Hankau—Schang hat ebenfalls ein unerfreuliches Schicksal gehabt. Bis kurz vor dem Weltkrieg schlugen die Deutschen vor, die Linienführung ihrer Strecke Hankau—Schang abzuändern. Sie sollte vorläufig nicht nach Schang geführt werden, sondern dem Han-Fluß entlang nach Siangyang und Lauhokow im Nordwesten der Hupeh-Provinz; denn die Linie Hankau—Schang würde voraussichtlich nicht rentieren, wenn die Verlängerung bis nach Tschengtu nicht zur Ausführung kommen könne, wofür vorläufig keine Aussicht vorhanden sei[1]. Darauf begab sich der deutsche Chefingenieur Baurat Linow von Hankau nach Peking, um die chinesische Regierung an Hand von Plänen und Kosten-Voranschlägen auf die Vorteile der projektierten Linie durch das Han-Flußtal hinzuweisen. Seine Bemühungen scheiterten am Ausbruch des Weltkriegs, und so ist auch auf der deutschen Strecke noch kein Kilometer Schiene gelegt worden.

Indessen hat die englische Strecke Hupeh—Hunan größere Fortschritte gemacht. Direkt nach dem Abschluß des Hukwang-Bahn-Anleihevertrags vom 21. Mai 1911 wurde Collinson, der Erbauer der Shanghai—Naiking-Bahn, zum Chefingenieur ernannt. Im Juli desselben Jahres hat man mit der Vermessung der Bahn begonnen, aber infolge der Revolution wurden die Arbeiten nicht ausgeführt. Nach der Gründung der Republik wurden die Vorarbeiten in Angriff genommen, und im Juni 1914 war die Vermessung der Strecke Wutschang—Tschangscha vollendet. Dann wurde die Strecke in vier Teile zerlegt und gleichzeitig mit deren Bau begonnen. Die Ausführung ging infolge großer Unruhen nur langsam voran. Am 16. September 1918 konnte die Strecke endlich dem Verkehr übergeben werden. Die Strecke Tschangscha—Tschutschau, etwa 50 km, die bereits vor der Verstaatlichung von der Hunan-Eisenbahngesellschaft erbaut wurde, fand nun guten Anschluß nach Norden.

Die ganze Strecke Wutschang—Tschutschau (415 km) ist eingleisig, ihre Spurweite die normale. In Tschutschau hat sie Verbindung mit der Tschutschau—Pinghsiang-Bahn und in Wutschang mit der Peking—Hankau-Bahn. Die Kapitalanlage der Bahn betrug nach dem China Jear Book 1925 58 483 642 chin. Doll.

[1] Magazin für Technik- und Industrie-Politik Nr. 18 vom 21. März 1914, die chinesische Eisenbahnkonzession der Fa. Pauling und die Hukwang-Bahn.

Die Bahn hat sich bis jetzt schlecht rentiert. Die Gesamteinnahmen betrugen 1922 1 581 966 chin. Doll., 1923 1 543 262, während sich die Gesamtausgaben im Jahr 1922 auf 1 638 803 Doll. beliefen. 1923 waren es 1 713 399 Doll. (nach dem China Year Book 1925). Die ungünstigen Ergebnisse sind darauf zurückzuführen, daß die Bahn sich im strategisch wichtigen Zentrum des Reichs befindet, das seit der Revolution andauernd von kriegerischen Aktionen heimgesucht wurde.

Die finanziellen Aussichten der Bahn sind aber trotz alledem vielversprechend. Der Schienenstrang führt durch die reiche, dichtbevölkerte Provinz Hunan, die erste Kornkammer Chinas. Gerade der Bahnlinie entlang und im Sianflußtal ist sie sehr reich an Kohle. Die Bedeutung dieser Bahn wird zweifellos größer sein, sobald die Strecke Tschutschau—Schautschau der Hankau—Kanton-Bahn fertiggestellt ist. Dann ist die direkte Eisenbahnverbindung zwischen Peking und Kowloon, gegenüber Hongkong, hergestellt, und die Strecke Hupeh—Hunan würde das mittlere Stück daran bilden.

2. Die Lung-Hai-Bahn[1].

(Lantschau-Siang-Honanfu-Kaifang-Hsutschau-Haitschau)
(Ling-Esing-Yü-Hai-Bahn.)

Es wurde im Pien-Lo-Bahn-Anleihevertrag zwischen der chinesischen Regierung und dem belgischen Syndikat der Compagnie Générale de chemins de fer et de tramways en Chine vom 12. November 1903 vermerkt, daß der Compagnie Générale in erster Linie ein Angebot gemacht werden müsse, wenn China in Zukunft fremdes Kapital für die Verlängerung der Pien-Lo-Bahn von Honan nach Sian aufnehmen sollte. (Art. 23.) Anno 1905 wurden die Eisenbahnlinien Kaifeng—Hsütschau—Tsingkiang—Haitschau, Honanfu—Tungkwan und Tungkwan—Sian geplant und zwar die erstere von der chinesischen Regierung und die beiden letztern von den zuständigen Provinzialbehörden. Sie wurden auch bereits unter der Leitung chinesischer Ingenieure vermessen. Die Arbeiten waren infolge finanzieller Schwierigkeiten in Stockung geraten. Alle diese Linien sind kurz vor der Gründung der Republik verstaatlicht worden.

Im Jahr 1912 erklärte die Compagnie Générale der chinesischen Regierung, sie sei bereit, auf ihr vertragsmäßiges Recht der Verwaltung der von ihr erbauten Pien-Lo-Bahn und auf den 20prozentigen Anteil am Reingewinn derselben zu verzichten, wenn sie die Baukonzession

[1] Charignon, a. a. O. S. 115 ff., The China Year Book 1925 S. 369 f., Tseng, a. a. O. S. 812 ff., M. Ch. Hsu, a. a. O. S. 154 ff.

zur Verlängerung der Bahn in westlicher Richtung nach Honanfu über Tungkwan, Sian nach Lantschau und in östlicher Richtung von Kaifeng über Hsütschau nach Haitschau am Meer dafür erhalten könne. Die Regierung hielt den Bau dieser riesigen Ost-West-Bahn, etwa 2300 km, für notwendig und ging auf den belgischen Vorschlag ein.

Am 24. September 1912 wurde die sog. Lung-Tsing-Yü-Hai-Bahn-Anleihe in einem Vertrag von Tschu-Tsi-Tsian, dem chinesischen Verkehrsminister, Tschu Hsuch-Hsi, dem chinesischen Finanzminister und der Compagnie Générale unterzeichnet. Darnach nahm die Compagnie Générale eine Anleihe auf im Betrag von 10 Mill. £, die zu 94 % ausgegeben wurde und mit 5 % verzinst werden muß. Die Dauer wurde auf 40 Jahr festgesetzt und der chinesischen Regierung das Recht zugesprochen, die Obligationen nach 1923 zu 102 % und nach 1930 zu 100 % des nominellen Werts zurückzukaufen. Das Anleihekapital wurde durch die Eisenbahn und ihre Einnahmen gesichert. Daraufhin brachte die Compagnie Générale 4 Mill. £ auf. Die Zahlung des Restes von 6 Mill. £, die durch den Weltkrieg aufgeschoben wurde, ist bis heute nicht erfolgt.

Am 20. November 1912 wurde Schih Schau-Tseng zum Generaldirektor dieser Stammbahn ernannt. Mit den Vorarbeiten wurde begonnen, aber nach dem Ausbruch des Weltkriegs war die Gesellschaft nicht in der Lage, weiteres Kapital zur Verfügung zu stellen. Um die Arbeiten dennoch fortsetzen zu können, hat die chinesische Regierung inzwischen im Inland Kapital im Betrag von 3 200 000 chin. Doll. aufgenommen. Die Strecke Kaifeng—Hsütschau, 277 km, wurde im Mai 1915 fertiggestellt und dem Verkehr übergeben. Im September desselben Jahrs erfolgte die Eröffnung der Strecke Honanfu—Kwanyingtang, 92 km.

Im Jahr 1920 begab sich der Generaldirektor Schih Schau-Tseng nach Europa, um sich die nötigen Geldmittel zu verschaffen. Am 1. Mai desselben Jahrs schloß er einen Vertrag mit der schon genannten Compagnie Générale und einem holländischen Syndikat, der Netherlands Harbourworks Company (zugleich im Namen des Neederlandsch Syndikat voor China), wonach das holländische Syndikat 50 Millionen Gulden und die Compagnie Générale 150 Millionen Franken aufbringen sollte. Die Bauarbeiten an der westlichen Verlängerung über Kwanyintang hinaus bis Chenchow sollten von der Compagnie Générale und die Fortsetzung von Hsütschau in östlicher Richtung nach Haichow, sowie der Ausbau des Seehafens von Haitschau, von dem holländischen Syndikat ausgeführt werden. Die Strecke Tschengtschau bis Tungkwan—Sian—Lantschau wurde in diesem Vertrag ausdrücklich nicht in Frage gezogen.

Seitdem haben die beiden Gesellschaften ihre Arbeiten in Angriff genommen. Auf der holländischen Seite war die Strecke Haitschau bis zum Kaiserkanal am 1. Februar 1923 fertiggestellt und wurde dem Verkehr übergeben. Die weitere Strecke gemäß Projekt ist im Bau begriffen.

Nach dem Vertrag sollte Haichow der östliche Endpunkt dieser Riesenlinie sein. Genaue Berechnungen ergaben, daß es zuviel Geld kosten würde, wenn man den Hafen in Haitschau, der völlig versandet ist, so ausbauen wollte, daß er die Konkurrenz mit Tsingtau und Shanghai aushalten könne. Nachdem die Strecke Kaifeng—Hsütschau im Mai 1915 betriebsfertig geworden war, schlug die Compagnie Générale vor, die Linie Hsütschau—Haitschau eine Änderung erfahren zu lassen und zwar soll sie über Huaian in südöstlicher Richtung nach Haimenting bei Nantungchow an der Mündung des Jangtse gegenüber Shanghai führen, wodurch sie um mehrere Kilometer verlängert würde. Sie würde eine Konkurrenzbahn der südlichen Hälfte der Tientsin—Pukau-Linie darstellen. Dieser belgische Vorschlag scheiterte am Zustandekommen des Vertrags mit dem holländischen Syndikat und der Compagnie Générale vom 1. Mai 1920, der wiederum Haitschau zum Endpunkt der Bahn gewählt hatte.

Durch seine günstige Lage, seinen ausgezeichnet ausgebauten Hafen und die schon bestehende Bahnverbindung mit Tsinanfu, wäre Tsingtau der geeignete östliche Terminus der Riesenbahn gewesen. Das belgische Syndikat wollte jedoch nicht, daß die Bahnlinie nach Tsingtau geführt werde, weil dies sich seinerzeit in deutschem Besitz befand. Jetzt ist es wieder chinesisches Eigentum. Es wäre daher sehr wünschenswert, die Bahn nun vom Kaiserkanal in nordöstlicher Richtung über Itschau nach Kiautschau zu leiten. Diese Strecke durch Süd-Shantung, die einst von den Deutschen geplant wurde, ist außer den oben genannten Gründen auch deshalb sehr aussichtsreich, weil die Gegend der Strecke entlang sehr reich an Kohle und Eisen ist. Der Hafen in Haitschau ließe sich ja immer noch ausbauen.

Der Lung-Tsing-Yü-Hai-Bahn-Anleihevertrag vom 24. September 1912 hatte der Compagnie Générale das Baurecht der Linie Honanfu—Tschengtschau—Tungswan—Sian—Lantschau zugesprochen. Nach näherer Prüfung stellten sich Geländeschwierigkeiten heraus, deren Überwindung enorme Kosten verursachen würde. Dann brach der Weltkrieg aus und infolge finanzieller Schwierigkeiten sah sich die Compagnie Générale genötigt, den weiteren Bau auf dieser westlichen Seite vorläufig einzustellen.

Laut Vertrag mit dem holländischen Syndikat und der Compagnie Générale vom 1. Mai 1920 soll das Baurecht der Compagnie Générale

sich auf die Strecke Honanfu—Tschengtschau beschränken. Die Fortsetzung der Bahn von da nach Sian und von dort aus, dem Projekt von Richthofen folgend, über Lantschau durch das Iligebiet bis Zentralasien, wo sie Anschluß an das Zentralasiatische Bahnnetz Rußlands finden würde, ist nicht nur für die Erschließung von Mittel- und Westchina außerordentlich wichtig, sondern auch für den Verkehr mit Europa. Die Verwirklichung dieses Plans sollte ernstlich angestrebt werden.

3. Die Yen-Wei-Bahn[1].

Diese Linie führt von Weihsien, der bedeutenden Handelsstadt der Shantung-Provinz an der Eisenbahnlinie Tsingtau—Tsinanfu, über Tschangki, Jiehsien (Laitschau) Lungkau, Huanghsien, Pualaihsien (Tangtschau und Fushanhsien nach der Hafenstadt Tscheefu (auch Jentai genannt), ihre Länge beträgt 288,97 km.

Diese aussichtsreiche Bahn wurde im Jahr 1904 von einem Kaufmann namens Liang Han-Tschhi geplant. Daraufhin versuchte die Kaufmannschaft, namentlich in Cheefoo, die nötigen Geldmittel zur Ausführung des Baus aufzubringen, aus Kapitalmangel wurde aber nichts erreicht. Im Jahr 1913 ersuchte die Handelskammer in Tschifu die Pekinger Regierung um die Konzession der Bahn. Diese lehnte ab und schlug vor, die Bahn als Staatsbahn zu bauen. Als im folgenden Jahr die genannte Handelskammer die baldige Herstellung vom Verkehrsministerium verlangte, sandte dasselbe eine Anzahl Ingenieure unter Leitung von Tschau Te-San zur Vermessung der Linie und zur Feststellung eventueller technischer Schwierigkeiten. Im März 1916 wurde die Konzession der Handelskammer in Tschifu erteilt. Die vorgesehenen Baukosten im Betrage von 10 Millionen chin. $ sollten von den in Betracht kommenden Bezirken und der Provinzial-Regierung der Shantung-Provinz aufgebracht werden. Am 1. Mai desselben Jahres wurde der Bau in Tschifu offiziell in Angriff genommen, aber infolge finanzieller Schwierigkeiten geriet die Arbeit schon nach wenigen Monaten ins Stocken.

Im Herbst 1920 herrschte in Nord-China eine furchtbare Dürre. Um den notleidenden Einwohnern Arbeit zu verschaffen, schlug das Verkehrsministerium vor, die im Stillstand befindlichen Bahnbauten dieser Linie und der Linie Schihkiatschwang-Tsanghsien wieder aufzunehmen. Am 1. November desselben Jahres begann man mit den Arbeiten in Weihsien. Diese mußten jedoch im Oktober 1921 wieder eingestellt werden, weil die Regierung die hierfür bestimmten Geldmittel für andere dringendere Zwecke brauchte. Daraufhin entschloß sie sich,

[1] Tseng, a. a. O. S. 828 f., China Jahrbuch 1925 S. 851.

vorläufig auf dieser Linie einen Autoverkehr zu eröffnen. Bis 1924 dienten etwa 25 Autos dem Verkehr auf dieser Strecke und die Kapitalanlagen betrugen rund 1 800 000 chin. $.

4. Die Tsang-Schih-Bahn[1].

(Tsanghsien-Shihkiachwang.)

Am 15. Juni 1913 ersuchte Tsau Tscheng-Hsiang das Verkehrsministerium um die Konzession zur Verlängerung der von dem russisch-französischen Syndikat erbauten Eisenbahn Tschengting-Taiyuan von der Station Schih-Kiatswang der Peking-Hankau-Bahn aus in nordöstlicher Richtung über Kautscheng Wukiang nach Tsanghsien an der Tientsin-Pukau-Bahn. Dies wurde zunächst abgelehnt, aber am 26. Dezember 1916 hat Tsao doch die Erlaubnis erhalten, die Bahn nach dem Gesetz über chinesische Privatbahnen vom 31. März 1914 herzustellen. Im Juni des folgenden Jahres stellte es sich heraus, daß hinter Tsao ausländische Kapitalisten standen. Darauf wurde die erteilte Konzession zurückgezogen.

Als im Herbst 1920 große Dürren Nord-China heimsuchten, entschloß sich das Verkehrsministerium, außer der oben erwähnten Jen-Wei-Bahn auch diese zu bauen, um den notleidenden Einwohnern der betreffenden Gegenden Beschäftigung geben zu können. Am 1. November desselben Jahres wurde der Bau in Shihkiatschwang begonnen. Im Januar 1921 war die Vermessung vollendet. Die ganze Linie hat eine Länge von 221 km. Die Durchführung sollte technisch nicht so schwierig sein. Jedoch infolge finanzieller Schwierigkeiten gingen die Arbeiten in den folgenden Jahren nur ganz langsam vorwärts. Bis Juni 1922 beliefen sich die Kapitalauslagen auf etwa 1 686 916 chin. $. Nach dem chinesischen Jahrbuch 1925 (S. 851) ist der Unterbau fertig und an der Schienenanlage wird gearbeitet.

C. Die projektierten und an fremde Mächte konzessionierten Staatsbahnen, deren Bau aber noch nicht begonnen ist.

1. Englische Interessen.

a) Die Linie Pukau—Sinyang.

Diese Linie führt von Pukau aus nach der bedeutenden Handelsstadt Sinyang an der Peking—Hankau-Bahn in der Honan-Provinz. Die Strecke beträgt etwa 600 km. Die Konzession für diese Bahn wurde im August 1898 der British and Chinese Company erteilt; doch Boxerunruhen

[1] Tseng, a. a. O. S. 824 f.

verzögerten die Ausführung der Arbeiten. Darauf ersuchte das englische Syndikat wiederholt die chinesische Regierung, einen endgültigen Vertrag betreffs dieses Bahnbaues abzuschließen. Am 14. November 1913 kam ein Vertrag zustande, wonach die British and Chinese Co. eine Anleihe von 3 Millionen £ zum Bau der Bahn übernehmen sollte. Als man im folgenden Jahre die Arbeiten beginnen wollte, brach der Weltkrieg aus, der es dem englischen Syndikat vorläufig unmöglich machte, das nötige Geld aufzubringen. Nun hört man hin und wieder von Vorbereitungen für den Bahnbau, mit den Bauten selbst ist jedoch noch nicht begonnen worden.

b) Die Schasin-Bahn

von Schaschi am Jangtse über Tschangte—Yuantschau und Kweiyang nach Sinyifu (auch Scha—Sin-Bahn genannt) und ihre Zweigbahn Tschangte—Tschangsa. (Die Gesamtlänge beträgt 1300 km.)

Im September 1912 wurde eine Central-Eisenbahn-Gesellschaft in Shanghai ins Leben gerufen, zu deren Generaldirektor Sun Jat-Sen ernannt wurde. Am 4. Juli des folgenden Jahres hat Sun einen Präliminarvertrag mit der englischen Firma Pauting & Co. geschlossen, wonach diese die Linie von Kanton durch die Provinz Kwangsi und Kweitschau nach Tschungking am Jangtse als chinesische Staatsbahn finanzieren und bauen sollte. Als daraufhin Sun infolge der zweiten mißlungenen, gegen den Präsidenten Yuan Shih Kai gerichteten Revolution aus dem Lande geflohen war, versuchte die genannte englische Firma den mit Sun abgeschlossenen Vertrag zur Geltung zu bringen und verlangte eine endgültige Abmachung von der chinesischen Regierung. Diese lehnte es ab, weil die in Frage kommende Linie zu entlegen und ihre technischen Schwierigkeiten schwer zu überwinden waren. Nach schleppenden Verhandlungen gab die englische Firma die Linie Kanton—Tschung-King auf und erhielt dafür am 25. Juli 1914 die Konzession für die Linie von Schaschi am Jangtse, über Tschangte, Yuantschau, Kweiyang nach Sinyifu und ihrer Zweiglinie Tschangte—Tschangscha. Die Arbeiten an dieser Bahn sind noch nicht in Angriff genommen.

c) Die Linie Nanking—Ningkwo—Hweitschau—Nantschung—Tschutschau und die Bahnverbindung zwischen Wuhu und Kwangte. Gesamtlänge rund 1400 km.

Im Winter 1913 ersuchte die Provinzial-Regierung von Kiangsi die chinesische Regierung um die Genehmigung zum Bau einer Eisenbahn zwischen der Provinzialhauptstadt Nantschang und Pingshiang (hier

befinden sich die erwähnten Kohlengruben[1] mit englischem Kapital. Die chinesische Regierung lehnte diesen Plan ab und schlug vor, die Bahnlinie von Nantschang aus in nordöstlicher Richtung über Hweitschau und Ningkwofu nach Nanking zu verlängern und die zunächst von der Anhwei-Eisenbahngesellschaft geförderte Bahnlinie Wuhu—Kwangte als ihre Zweigbahn herzustellen. Darauf wurde eine ungefähre Vermessung unter Leitung englischer Ingenieure unternommen, die am 26. März 1914 vollendet wurde. Am 31. desselben Monats hat die chinesische Regierung einen Vertrag mit der British and Chinese Corporation unterzeichnet, wonach diese eine Anleihe von 45 Jahren Laufzeit zu 5 % Verzinsung herausbringen sollte. Die Höhe der Anleihe wurde auf 8 Millionen festgelegt. Als Sicherheit dienten die Bahnlinie und ihre Einnahmen. Die Durchführung dieses Planes scheiterte am Ausbruche des Weltkrieges. Im Jahre 1924 hat das englische Syndikat einen Vorschuß in Höhe von 2 486 000 Taels gegeben. Die Arbeiten wurden noch nicht in Angriff genommen.

Die Aussichten der Bahnen sind günstig. Sie führten durch die reichen Gefilde der Provinzen Anhwei und Kiangsi. Technisch scheinen die Linien leicht ausführbar.

2. Französische Interessen.

Die Linie Yamtschau (auch Kintschau genannt)—Nanning—Poseh —Sinyifu (Endpunkt der englischen Shasi—Sinyifu-Linie)—Loping—Yünnan—Szetschau—Tschungking.

In einer Kabinetts-Sitzung vom 4. Januar 1914 wurde einstimmig beschlossen, diese Linie, etwa 1500 km, herzustellen, die für die Erschließung der Süd- und Westprovinzen von großer Bedeutung ist. Um der notleidenden Kasse der Centrale in Peking einen „Vorschuß" beschaffen zu können, traf die Regierung schon am 21. Januar 1914 eine Vereinbarung mit der Banque Industrielle de Chine, wonach das französische Syndikat eine Anleihe von 600 Millionen Frs., zurückzahlbar in 50 Jahren, zu einem Emissionskurs von 94 % und zu 5 % verzinsbar aufbringen sollte. Außer der Stammlinie waren im Vertrag noch zwei Zweiglinien vorgesehen, nämlich die Linien Nanning—Lungtschau und Sezetschau—Tschengtu. Die Durchführung dieser Konzession wurde wie die anderen auch durch den Weltkrieg gehemmt.

Seit der Bankrotterklärung der Banque Industrielle de Chine vom Juni 1921 ist die Konzession so gut wie aufgehoben.

[1] Vgl. S. 82.

3. Französisch-belgische Interessen.

Die Linie Tatung an der Peking—Suiyuan-Bahn über Taiyuan, Pingyan Tungkwan, Sian und Hantschung nach Tschengtu.

Zur Unterdrückung der zweiten Revolution im Juli 1913 brauchte der Reichspräsident Yuan Shih-Kai Geld. Um dies zu beschaffen, erteilte er einem französisch-belgischen Syndikat, das aus der Société Belge de Chemins de Fer en Chine und der Société Française de Construction et d'Exploitation de Chemins de Fer en Chine gebildet war, die Konzession zum Bau der Eisenbahnlinie Tatung—Taiyüen—Pingyang—Tungkwan—Sian—Hantschung—Tschengtu, etwa 1600 km. Am 22. Juli 1913 wurde ein Vertrag von der chinesischen Regierung und dem Vertreter des französisch-belgischen Syndikates, Robert De Vos unterzeichnet. Der Inhalt des Vertrages ist hauptsächlich folgender: Das Syndikat gewährt eine Anleihe in Höhe von 10 Millionen £, die zu 91½ % ausgegeben und mit 5 % verzinst wird. Sie ist in 40 Jahren voll tilgbar. Als Sicherheit werden die Bahn und ihre Einnahmen genannt. Ein Vorschuß von 2 Millionen £ wird vorgesehen. Die Durchführung dieses Vertrages scheiterte ebenfalls am Ausbruch des Weltkrieges.

4. Amerikanische Interessen.

Die Amerikaner nützten die Gelegenheit aus, die die durch den Weltkrieg bedingte Lähmung Europas darbot, um möglichst umfangreiche Eisenbahnvorteile in China für sich herauszuschlagen. Am 17. Mai 1916 wurde ein Vorvertrag zwischen dem chinesischen Verkehrsminister Tsao Y-lin und einem amerikanischen Syndikat, der American International Corporation, vereint mit der in Sao Pauli ansässigen Siems-Carey Railway and Canal Company, abgeschlossen, wonach diese folgende Eisenbahnlinie finanzieren und bauen sollte. (Tseng, a. a. O. S. 852 f.)

a) Die Linie Hengtschau in der Hunan Provinz bis Nanning in der Kwangsi Provinz.
b) Die Linie Fengtschau an der Peking—Sui Yuen-Bahn in der Schansi Provinz bis Ninghsiafu in der Kansu Provinz.
c) Die Linie Ninghsiafu bis zur Hauptstadt der Kansu Provinz Lantschau.
d) Von Hoihau (Kinntschau) quer durch die Insel Hainan zur Ostküste der Insel.
e) Von der Hauptstadt der Tsche-Kiang Provinz Hangtschau—Wentschau.

Hsu Schihying, der Nachfolger von Tsao Y-lin, hielt diese Bahnlinien für nicht dringend notwendig, er führte Verhandlungen mit dem amerikanischen Syndikat, und zwar zwecks Linienänderung. Es kam

zu einer Vereinbarung, wonach anstatt der oben genannten 5 Linien die Strecke von Tschautschau (westlicher Endpunkt der Strecke Tschautschau Pinghsiang) über Pauking, Kweilin (Hauptstadt der Provinz Kwangsi) Linchow und Nanning nach Jamtschau westlich von Pakhoi, etwa 1128 km, gebaut werden sollte. Dies geschah im Oktober 1916. Im Dezember des folgenden Jahres wurde wieder dem amerikanischen Syndikat die Konzession einer Bahn von Sinyang an der Peking—Pukau-Bahn über Siangyang in der Hupeh Provinz, Tzeyang an der Südgrenze der Schensi Provinz und Tungkiang nach Tschengtu erteilt, deren Länge ungefähr 1150 km beträgt. Die beiden Bahnen sind infolge des Weltkrieges und innerer Unruhen in China bis heute noch Projekt geblieben.

5. Japanische Interessen.

Außer Amerika hat Japan während des Weltkrieges eine Reihe von Eisenbahnkonzessionen in China erhalten. Ihre Linien sind hauptsächlich folgende:

a) Die Linie von Kirin über Yenchi nach Huiningin in Korea, etwa 1450 km. Japan hat diesen Plan schon im Jahre 1907 vorgeschlagen. Am 18. Juni 1918 wurde ein Vorvertrag zwischen Tsao Y-lin, dem chinesischen Verkehrsminister und einer japanischen Bankgruppe abgeschlossen, wonach diese die Bahn unter ähnlichen Bedingungen wie bei der Tientsin—Pukau-Bahn erbauen sollte. Als die Japaner später die Bedingungen wesentlich ändern wollten, schlief der Plan ein.

b) Am 5. Oktober 1913 wurden den japanischen Gesandten in Peking die Konzessionen für folgende Linien erteilt:

Von	Kaiyuen bis Hailung	123 km
„	Kirin bis Hailung	110 „
„	Szepingkai bis Taunan	230 „
„	Tschangtschau bis Taunan . . .	180 „
„	Taunan bis Yeho	470 „

Unter diesen Linien ist die von Szepingkai—Taunan mit Geldmitteln der Yokohama Specie Bank hergestellt worden. Die übrigen sind noch Projekt geblieben.

c) Die Deutschen erhielten am 31. Dezember 1913 die Genehmigung zum Ausbau der Linie Kaumi—Hantschwan und der Linie Tsinanfu—Schunte. Während des Weltkrieges brauchte China dringend Geld. Um einen Vorschuß zu ermöglichen, hat die chinesische Regierung am 28. September 1918 einen Anleihevertrag mit Japan abgeschlossen, wonach die Finanzierung der Anleihe von einer japanischen Bankgruppe übernommen werden sollte. Ebenso soll der Ausbau der Linien Kanmi—Hantschwan—Hsutschau und Schunte—Tsinanfu von den finanzierenden

Banken ausgeführt werden. Der japanische Plan scheiterte an der heftigen Opposition des chinesischen Volkes. Auf der Washingtoner Konferenz im Frühjahr 1922 wurde beschlossen, die genannten Linien von einer internationalen Finanzgruppe bauen zu lassen.

6. Russische Interessen.

Die russisch-chinesische Bank hat am 27. Mai 1916 die Konzession zum Ausbau der Strecke Charbin—Nunkiang—Heiho und ihrer Nebenlinie Nunkiang—Tsitsihar erworben, deren Durchführung durch den Zusammenbruch Rußlands im Weltkrieg vereitelt wurde.

7. Die von der Regierung vorgeschlagenen Projekte.

In den letzten Jahrzehnten hatte die chinesische Regierung eine große Anzahl von Eisenbahnlinien geplant, deren Ausführung aber durch innere Unruhen und die dadurch verursachte Erschöpfung der Staatskasse verzögert worden ist. Alle diese Projekte auf ihre Ausführungsmöglichkeit hin zu behandeln, würde natürlich zu weit führen. Ein Überblick darüber soll durch folgende Zusammenstellung gegeben werden.

a) Kalgan—Urga—Kiachta. Diese Linie stellt eine Fortsetzung der Peking—Kalgan-Bahn in nordwestlicher Richtung dar. Ihre Konzession wurde von den Russen sehr begehrt. Die chinesische Regierung sah aber rechtzeitig ein, daß sie die Mongolei nur durch Eisenbahnbauten mit dem Inland fest verbinden könne. Erst im Februar 1920, als die Mongolei sich selbständig machen wollte, hat sich die chinesische Regierung endgültig entschlossen, die Bahn herzustellen. General Hsu Shu-Tseng wurde zum Generaldirektor ernannt. Nachdem aber General Hsu kurz darauf in einem Staatsstreich aus dem politischen Feld geschlagen war, kam das Projekt nicht mehr zur Ausführung.

b) Im Januar 1914 wurden Kweihwacheng, Kalgan, Dolonnor, Tschihfeng und Taunan für den internationalen Handel geöffnet. Um diesen Städten bessere Eisenbahnverbindungen zu schaffen, wurden folgende Linien geplant:

Kintschau—Tschauyang—Tschihfeng . .	290 km
Peking—Yehol	435 „
Kalgan—Dolonnor	242 „
Dolonnor—Tschihfeng	322 „

Unter diesen Linien ist die von Kintschau bis Tschauyang als Zweiglinie der Peking—Mukden-Bahn erbaut worden. Die übrigen sind infolge des Kapitalmangels immer noch Projekte geblieben.

c) Kintschau—Taunan—Tsitsikar—Argun. Diese Bahn ist seit längerer Zeit geplant worden. Englische und amerikanische Gesellschaften hatten wiederholt die Konzession für die Bahn erhalten. Die Ausführung scheiterte immer an der Opposition der Russen und Japaner, die diese Bahn für eine starke Konkurrenzlinie gegenüber ihren Bahnen in der Mandschurei hielten.

d) Die Linie Kaschgar—Turfan, rund 2300 km, führt dem alten Karawanenweg folgend durchs Tarimbecken. Sie wurde im März 1906 von der chinesischen Regierung vorgeschlagen.

e) Die Linie Ili-Urumtschi—Turfan, rund 860 km, ist die letzte Strecke der von Richthofen geplanten chinesisch-europäischen Riesenbahn. Im Frühjahr 1907 wurde ein Präliminarvertrag über den Bau der Bahn zwischen China und der bekannten Firma Pauling & Co. abgeschlossen. Die Durchführung ist ausgeblieben.

Die Linien 4 und 5 sind nicht nur für die Erschließung der entlegenen Provinz Sinkiang von großer Wichtigkeit, sondern sie stellen auch die mittleren Strecken der Verkehrsstraßen zwischen Europa und Asien dar. Wenn sie hergestellt sind, so können sie von Turfan aus in südöstlicher Richtung, dem Projekte von Richthofen folgend, nach der Küste geführt werden. Die Verlängerung der Linie 5 nach Westen soll nach Richthofen in Semipalatinsk Verbindung mit der sibirischen Bahn finden. (Richthofen, China Bd. II S. 692—703.) Die Weiterführung der Linie 4 über die chinesische Grenze hinaus wird etwa in Kokan an die russisch-zentralasiatischen Linien anschließen, die schon 1876 von Hochstetter weitblickend projektiert wurden und jetzt zum guten Teil ausgeführt sind (Hochstetter S. 79). Die technische Durchführung dieser beiden Bahnen wird nicht leicht sein, ihrer großen Bedeutung wegen sollte ihre Herstellung aber nur eine Frage der Zeit sein.

f) Eine Eisenbahnverbindung zwischen der Hauptstadt von Kiangsi, Nantschang und Schautschau an der Kanton—Hankau-Bahn herzustellen, wurde schon gegen Ende der Mandschudynastie vorgeschlagen. Im Jahr 1915 hat das Verkehrsministerium in Peking eine Vermessung unternommen. Die Länge der Bahn beträgt etwa 600 km.

g) Tungtschwan—Szetschau (am Jangtse)-Linie. Tungtschwan in der Jünnan-Provinz ist außerordentlich reich an Kupfer. Am 27. März 1917 wurde vom Premierminister Tuan Chi-Yui vorgeschlagen, die Kupfergruben dort in großem Stil zu eröffnen, um den Kupferbedarf der Münzstellen mehr mit inländischen Produkten decken zu können. Gleichzeitig wurde eine Eisenbahn von Tungtschwan bis Szetschau geplant. Diese Bahn, etwa 346 km, hat günstige finanzielle Aussichten,

da sie durch ein mineralreiches Gebiet führt. Als man im Mai desselben Jahres die Vermessung der Bahn beginnen wollte, brachen ernste Unruhen in dem betreffenden Gebiet aus, woran der Plan scheiterte.

D. Die Privatbahnen.

1. Die südliche Strecke der Hankau—Kanton-Bahn. (Die Strecke innerhalb der Kwangtung-Provinz) Tseng a. a. O. S. 873 f. The China Year Book 1925 S. 380 f.

Im Jahr 1898 wurde die Konzession einer Bahnlinie von Hankau nach Kanton der American Development Company erteilt. Der Bau der Bahn wurde zunächst durch die Boxerunruhen verzögert. Daraufhin begann die American Developement Co mit dem Bau der Zweiglinie Kanton—Samshui. Diese wurde im Jahr 1904 dem Betrieb übergeben. Im Oktober 1905 hat China die Konzession von der American Dev.-Co. zurückerworben. Die Strecke in den Provinzen Hupeh und Hunan wurden im August 1913 verstaatlicht, während die innerhalb der Kwangtung-Provinz bis heute reine Privatbahn geblieben ist.

Der Bau der Strecke innerhalb der Kwangtung-Provinz wurde im Jahre 1904 von der American Developement Co begonnen. Seit dem Oktober 1905 (nämlich seit dem Rückkauf) führte die Jüeh—Han-Eisenbahngesellschaft in der Kwangtung-Provinz die Bauten weiter und seit dem 15. Juni 1915 ist die Strecke von Kanton nach Schautschau, rund 225 km, im Betrieb. Die Gesellschaft besitzt nominell ein Kapital von 40 Millionen chin. $. Darunter 29 950 000 $ einbezahlt (Tseng a. a. O. S. 874). Diese Bahn besitzt 21 Lokomotiven, 46 Personenwagen und 195 Güterwagen. Bis zur Grenze der Provinz Hunan sind noch rund 113 km zu bauen, das Gelände ist aber so ungünstig, daß zur Durchführung etwa 70 Tunnel erforderlich sind. Infolge der politischen Wirren stockt der Weiterbau.

2. Die Linie Swatow—Tschautschau. Diese Bahn besitzt eine Betriebslänge von 42 km. Sie wurde im Jahre 1906 mit chinesischen Mitteln durch japanische Ingenieure als Privatbahn gebaut. Die Baukosten beliefen sich auf 3 600 000 chin. $. Die wirtschaftliche Lage der Bahn ist bis jetzt wenig befriedigend.

3. Die Sinning-Bahn. (Die Linie Kungyi—Sinwei—Pekiakau.) (Tseng, a. a. O. S. 878, The China Year Book S. 378.)

Im Winter 1905 organisierte Chin Ji-Hsi die Sinning-Eisenbahngesellschaft. Kurz Zeit darauf erhielt er die Konzession, eine Eisenbahn von Macao aus südwestlich an der Küste, anzulegen. Im Mai 1906 wurde mit dem Bau begonnen. Chin Jü-Hee, der sich in den Vereinigten

Staaten von Nordamerika als Ingenieur ausgebildet hatte, wurde als Chefingenieur ernannt. Die Ausführung erfolgte mit größter Sparsamkeit. Seit August 1913 ist die ganze Linie Kungyi—Sinwei—Pekiakau, rund 100 km, im Verkehr. Im Februar 1920 wurde die Zweigbahn von Wanghang—Paischa (27 km) fertiggestellt. Das Gesamtkapital der Gesellschaft beträgt rund 3 333 000 chin. $. Die Rentabilität dieser Bahn ist günstig. Im Jahre 1921 betrug die Gesamteinnahme 1 931 618 chin. $ und die Gesamtausgabe rund 1 828 969 $. (Tseng a. a. O. S. 879.)

Das ist die erste Privatbahn in China, die rein mit chinesischen Mitteln und durch chinesische Ingenieure gebaut wurde.

4. Die Linie Kiukiang—Nantschang. (Tseng, a. a. O. S. 879 f. The China Year Book 1925 S. 378 f.)

Im Winter 1904 wurde die Kiangsi-Eisenbahngesellschaft gegründet. Diese begann im Jahre 1907 den Bau einer Linie von dem Vertragshafen nach Nantschang, der Hauptstadt der Provinz Kiangsi. Der Chefingenieur war ein Japaner namens Okasaki. Seit 1915 ist die ganze Strecke, etwa 138 km, im Betrieb, das Gesamtkapital der Gesellschaft belief sich im Jahr 1924 auf rund 12 754 600 chin. $ (China Jear Book 1925). Unterbau und Rollmaterial befinden sich in schlechtem Zustand. Die wirtschaftliche Lage der Bahn ist eine sehr schwierige, ihre finanziellen Verpflichtungen werden immer drückender, weil der Betrieb stets mit Defiziten abschließt. Der Fehlbetrag im Jahr 1921 belief sich auf 694 413 chin. $. (Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrgang 1924, S. 627 f.)

5. Die Linie Kuokiu-Pisitsai (in der Jünnan-Provinz), Tseng a. a. O. S. 886 f.

Diese Privatbahn, etwa 70 km, verbindet das wichtige Blechbergwerk in Kuokiu mit der Station Pisitsai an der Jünnanbahn. Im Jahr 1915 war die Bahn im Bau begriffen. Infolge der Unruhen in der Provinz und den technischen Schwierigkeiten konnte die Bahn erst am 9. November 1921 dem Verkehr übergeben werden. Das Gesamtkapital der Unternehmung beträgt 4 Millionen. (Tseng, a. a. O. S. 887.)

6. Außer den oben erwähnten Privatbahnen existiert heute noch eine große Anzahl Kleinbahnen, die von Privatgesellschaften zur Beförderung der Produkte von Kohlenbergwerken oder zum Lokalverkehr gebaut worden sind. Sie sind in verschiedenen Provinzen zerstreut und haben eine Gesamtlänge von rund 450 km. (Tseng a. a. O. S. 122 f.)

E. Die fremden Eisenbahnen auf chinesischem Staatsgebiet.

Die ostchinesische Eisenbahn[1].

Zur Lösung der ostasiatischen Frage tauchte schon 1875 in Petersburg der riesige Plan einer Eisenbahnverbindung zwischen dem Stillen Ozean und Europa auf. Als im Jahre 1890 China die Mandschurei durch Eisenbahnen zu erschließen und enger an das Hauptland zu knüpfen beabsichtigte, kam Rußland zum endgültigen Entschluß, jene größte Bahn der Welt, die sibirische Bahn, herzustellen. Schon am 12. Mai 1891 wurde der erste Spatenstich von dem letzten Zar als Kronprinz in Wladiwostok vorgenommen. Da die Bauten auf verschiedenen Strecken gleichzeitig in Angriff genommen wurden, machten die Russen vielfach erstaunliche Fortschritte. Sie hegten von Anfang an die Absicht, die östliche Strecke der riesigen Bahn direkt durch die Nordmandschurei bis Wladiwostok zu führen, nicht nur deshalb, weil die Ausführung der Bahnlinie auf dem linken (russischen) Amur-Ufer außerordentlich große technische Schwierigkeiten erfahren mußte, sondern hauptsächlich deshalb, weil Rußland die Mandschurei vollständig zu seiner Interessensphäre machen wollte. Die politischen Verhältnisse gestatteten es bald, dem Wunsche Rußlands Erfüllung zu bringen. Durch den Krieg mit Japan hatte sich die militärische Schwäche Chinas offenbart. Bevor Li Hung-Tschang zu den Verhandlungen nach Schimonoseki ging, wurde ein geheimes Abkommen zwischen ihm und Rußland abgeschlossen, wonach Rußland gegen jeden Territorialerwerb Japans auf dem Festland protestieren würde, dafür Handelserleichterungen und andere Vergünstigungen erhalten sollte. Der Friedensschluß vom 17. April 1895 von Schimonoseki verlangte von China u. a. auch die Abtretung der Halbinsel Liautung (Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrgang 1909 S. 110). Darauf machte sich der Protest von Rußland, Frankreich und Deutschland geltend, worauf die Halbinsel Liautung gegen Zahlung weiterer Kriegsentschädigung an China zurückgegeben wurde.

Im Jahre 1896 wurde Li Hung-Tshang anläßlich der Krönung des letzten Zaren zur Huldigung nach Rußland entsandt, und zwar auf Wunsch der chinesischen Regierung. Bei dieser Gelegenheit trat Rußland mit Li Hung-Tschang in Unterhandlungen und es kam schließlich das bekannte Cassini-Abkommen zustande. (Otto Franke, Die Großmächte in Ostasien S. 112.) Nach denselben sollte Rußland das Recht

[1] Archiv für Eisenbahnwesen Jahrg. 1899 Heft 5 S. 913 ff., Jahrg. 1909 Heft 1 S. 108 ff., Jahrg. 1924 S. 684 ff., Tseng, a. a. O. S. 922 ff., P. H. Kent, a. a. O. S. 49 ff., M. C. Hsu, a. a. O. S. 52 ff.

erhalten, die östliche Strecke der sibirischen Bahn quer durch die nördliche und mittlere Mandschurei (die Linie Mandschurei—Harbin—Wladiwostok) zu führen. Dies Abkommen empörte das chinesische Volk in hohem Maß, aber es wurde gleichwohl vom Throne bestätigt.

Bald nach Li Hung-Tschangs Rückkehr aus Europa schloß die Pekinger Regierung mit der russisch-chinesischen Bank, die durch einen kaiserlichen Ukas vom 10. Dezember 1895 genehmigt und zum Zwecke der Ausdehnung russischer Bestrebungen im fernen Osten gegründet wurde, das mandschurische Eisenbahnabkommen ab, wodurch Rußland endgültig die Erlaubnis erhielt, die Sibirische Bahn durch die Mandschurei zu legen. (A. Nord, Die Handelsverträge Chinas S. 131.) Die Chinesische Ostbahngesellschaft wurde daraufhin von der genannten Bank zur Bauführung ins Leben gerufen, und ihr sowohl Bau als Aufsicht über die Bahn übertragen. Das Kapital wurde auf 5 Millionen Rubel festgesetzt. 36 Jahre nach der Vollendung der Bahn soll China das Recht haben, dieselbe zurückzukaufen und nach 80 Jahren wird sie gratis in seinen Besitz übergehen. Der erste Vorsitzende der Gesellschaft soll ein Chinese, der zweite dagegen ein Russe sein. Dem letzteren war ausdrücklich die eigentliche Leitung des ganzen Unternehmens übertragen. Die Konzession der Gesellschaft erstreckte sich auf Bergbau- und industrielle Unternehmungen im Bereich der Bahnlinien. Dieses Abkommen wurde am 8. September 1896 offiziell ratifiziert. (P. H. Kent, a. a. O. S. 211, De Laboulaye, a. a. O. S. 38 f.)

Im Frühjahr 1897 begannen die Bauten und gingen rasch vor sich. Nun tat Rußland in seiner Annexionspolitik weitere Schritte. Am 14. November 1897 besetzte Deutschland, wie erwähnt, die Bucht von Kiautschau. Auf diese Stelle der chinesischen Küste hatte bereits Rußland seit langer Zeit sein Augenmerk gerichtet, und nach dem Vorbild Deutschlands besetzte es dann am 27. März 1898 Port Arthur, das China 3 Jahre zuvor durch die erwähnte Intervention von Rußland, Deutschland und Frankreich von Japan zurückerworben hatte. Durch den Vertrag vom April 1898 in Peking und den vom Mai desselben Jahres in St. Petersburg wurde Port Arthur und Dairen (Dalny) für 25 Jahre an Rußland verpachtet. Außerdem erhielt es das Recht, eine Eisenbahn von Charbin über Mukden nach Port Arthur als Nebenlinie der Sibirischen Bahn zu bauen. Im November 1901 wurde die gesamte Bahn auf chinesischem Boden, rund 2569 km, dem Verkehr übergeben.

Im russisch-japanischen Krieg unterlag Rußland zu Lande und zu Wasser. Am 5. September 1905 wurde der Friedensvertrag von Portsmouth mit 15 Artikeln abgeschlossen. (Otto Franke, Die Großmächte in Ostasien S. 265 ff.) Nach dem Vertrage mußte Rußland u. a. das

gesamte von ihm gepachtete Gebiet auf der Liautung-Halbinsel einschließlich Port Arthur und Dairen, mit allen Gerechtsamen und Anlagen an Japan übertragen. Die Zustimmung Chinas wurde eingeholt (Art. 5). Rußland übertrug ferner die Eisenbahn von Tschangtschun (Kuantschengtse) nach Port Arthur nebst allen Abzweigungen und allen damit verbundenen Gerechtsame an Japan (Art. 6). Diese Linie erhielt von Japan den Namen „Südmandschurische Bahn".

Die russisch gebliebene ostchinesische Bahn wurde nach dem Zusammenbruch des russischen Kaiserreiches im Jahre 1917 bei der Expedition der Alliierten im Jahr 1918/19 unter internationale Kontrolle und technische Leitung des amerikanischen Ingenieurs Stevens gestellt. Als im März 1920 der Gouverneur der Provinz Kirin, Pau Kui-Tsching, die aufständischen Russen über die chinesische Grenze hinaus vertrieben hatte, zogen auch die Truppen der Alliierten von der Mandschurei weg. Die Ostchinesische Bahn wurde darauf provisorisch der chinesischen Regierung überlassen. Nach der Washington-Konferenz 1922 wurde die internationale Kontrolle endgültig eingestellt. (The Eeastern Miscellany Vol. XXII, Nr. 7 April 10. 1925 S. 47 ff.)

Nach langwierigen Verhandlungen zwischen der chinesischen Regierung und dem russischen Vertreter L. M. Karakhan in Peking wurden am 31. Mai 1924 die diplomatischen Beziehungen wieder endgültig hergestellt. Gleichzeitig wurden die Bestimmungen über die Verwaltung der Ostchinesischen Bahn festgesetzt (Agreements between the Republic of China and the Union of Soviet Socialist Republics and Annexes), wonach die Bahn unter einen Verwaltungsrat, der aus 5 Chinesen und ebenso vielen Russen besteht, gestellt worden ist. Die Mitglieder des Rates sollen von den beiden Regierungen angestellt werden. Aus den chinesischen Mitgliedern soll der Direktor und aus den russischen der Vizedirektor gewählt werden.

Die chinesische Regierung trifft seither Anstalten, diese Bahn auf ähnliche Weise wie die Schantungbahn zurückzukaufen.

2. Die südmandschurische Eisenbahn[1].

Die Bestimmungen des Friedensvertrages von Portsmouth (5. September 1905) machten es nötig, die Zustimmung Chinas zur Übertragung der russischen Rechte in der Mandschurei an Japan, einzuholen. Am 22. Dezember 1905 wurde ein Vertrag unterzeichnet, der die Zustimmung der chinesischen Regierung zu allen Abtretungen Rußlands an Japan

[1] Chinese Weekly Economie Bulletin Peking Nr. 82 Oktober 4th, 1924 S. 25 f., Tseng, a. a. O. S. 931 f., The China Year Book 1925 S. 371 f., China Jahrbuch 1925 S. 850.

zum Ausdruck brachte, die in den Artikeln 5 und 6 des obenerwähnten Friedensvertrags festgesetzt waren. (Chinese Weekly Economic Bulletin from Chinese Governement Bureau of Economic Information No. 105 March 28 th., 1925 S. 22.) In einem Zusatzabkommen wurden gleichzeitig u. a. noch die nachfolgenden Fragen geregelt: 16 Städte in der Mandschurei wurden für den fremden Handel geöffnet. Es sprach Japan das Recht zu, die im Kriege gebaute Militärbahn von Antung an der koreanischen Grenze nach Mukden auszubauen und nach Vollendung des Baues 15 Jahre lang zu betreiben. Nach Ablauf dieser Frist kann China die Bahn zurückkaufen. Außerdem wurde infolge des Zusatzabkommens eine japanisch-chinesische Forstgesellschaft ins Leben gerufen, die in den Gebieten auf dem rechten (chinesischen) Ufer des Jalu die Wälder ausbeuten sollte. (A. Nord, a. a. O. S. 182 ff.)

Am 7. Juni 1906 wurde die Allerhöchste Verordnung Nr. 142 betr. die Errichtung der Südmandschurischen Eisenbahn-Gesellschaft erlassen (Laboulaye, a. a. O. S. 49 f.) und eine Gründungskommission ins Leben gerufen. Diesem legte die japanische Regierung am 1. August desselben Jahrs, zwecks Gründung der Gesellschaft, ihre Bedingungen vor. (Laboulaye, a. a. O. S. 52 f.) Auf Grund der erwähnten Verordnung und Gründungsbedingungen wurde das Gesellschaftsstatut von der Gründungskommission ausgearbeitet, welches am 18. August von der japanischen Regierung genehmigt wurde. Der Verkehrsminister genehmigte am 1. November gleichen Jahrs offiziell die Gründung der Gesellschaft.

Die Verwaltungsorgane der Gesellschaft sind: 1. ein Präsident und ein Vizepräsident, die nach Einholung der Allerhöchsten Genehmigung der Regierung auf 5 Jahre ernannt werden. 2. Mindestens vier Direktoren, welche aus den Aktionären, die mindestens 50 Aktien besitzen, von der Regierung auf 4 Jahre ernannt werden. 3. Drei bis fünf Aufsichtsräte, die aus den Aktionären von der Generalversammlung auf 3 Jahre gewählt werden.

Am 27. November erfolgte die Übertragung aller Gründungsangelegenheiten von dem Vorsitzenden der Gründungskommission an den Präsidenten der Gesellschaft.

Das Grundkapital der Gesellschaft betrug zunächst 200 Millionen Jen und war in einer Million Aktien zu je 200 Jen geteilt. Die japanische Regierung übertrug der Gesellschaft die fertigen Eisenbahnen in der Mandschurei mit den ihnen zugehörigen Vermögensstücken und die Kohlengruben von Fuschun und Jentai im Schätzungswerte von 100 Millionen Jen, wofür sie die Hälfte der Aktien erhielt. Die andere Hälfte der Aktien sollte ausschließlich von japanischen und chinesischen Staatsangehörigen erworben werden. Die japanische Regierung garantiert den

Aktionären eine jährliche Dividende von 6 %. Diese von Privaten gezeichnete Hälfte der Aktien (100 Millionen Jen) wurde bis zum Mai 1919 zu 80 % eingezahlt. Im April desselben Jahrs wurde beschlossen, das Grundkapital auf 440 Millionen zu erhöhen. Die zu erhöhende Summe (240 Millionen) sollte wiederum zur Hälfte von der japanischen Regierung und zur Hälfte von japanischen und chinesischen Staatsangehörigen aufgebracht werden. Bis zum Jahr 1921 betrug das Grundkapital 440 Millionen Jen, wovon 380 Millionen einbezahlt waren. (Tseng, a. a. O. S. 933.) Für den Umbau der Eisenbahnen und die verschiedenen Anlagen und Einrichtungen hat die Gesellschaft bis Ende 1919 verschiedene Anleihen bei England aufgenommen, die zusammen rund 12 Millionen £ betrugen.

Der Gesellschaft wurden am 1. April 1907 von der japanischen Regierung folgende Eisenbahnen übertragen:

1. Die Eisenbahnlinie Tschangtschun—Mukden—Dairen mit ihren Nebenbahnen (rund 856 km).
2. Die Antung—Mukden-Bahn (rund 259 km).

Bei der Übernahme hatten alle Bahnen eine schmale Spurweite und waren eingleisig. Nach derselben begann die Gesellschaft sofort den Umbau der Eisenbahnen, und es wurde die Anlage eines zweiten Gleises auf der Hauptlinie Tschangtschun—Mukden—Dairen geplant.

Die Arbeiten gingen rasch vonstatten. Auf der Port Arthur-Zweiglinie konnten bereits am 1. Dezember 1907 die ersten Züge auf normalspurigem Geleise verkehren. Seit dem 30. Mai des folgenden Jahrs steht die Hauptlinie Dairen—Mukden—Tschangtschun nebst ihren Zweiglinien Fushun und Jin-Kow dem Verkehr der normalspurigen Züge offen. Der Umbau der schmalspurigen Antung—Mukden-Bahn wurde im August 1909 in Angriff genommen. Trotz dem sehr schwierigen Gelände waren die Arbeiten bereits am 11. September 1911 vollendet. Im Jahr 1915 wurde beschlossen, auch die übrigen Bahnlinien mit einem zweiten Gleis zu versehen. Heute ist die ganze Hauptlinie von Tschangtschu bis Dairen zweigleisig.

Der Bestand an Rollmaterial war nach einer statistischen Angabe vom 31. März 1924 wie folgt: 377 Lokomotiven, 6247 Güterwagen und 391 Personenwagen (Chinese Weekly Bulletin Nr. 83. October 4 th., 1924, P. 28).

Das Wirtschaftsbild des ganzen Eisenbahnnetzes war bis jetzt immer günstig. Es läßt sich dies aus nachfolgender Tabelle leicht ersehen.

Betriebsergebnisse von 1914 bis 1923.[1]

Betriebsjahr	Einnahmen aus Personenverk. Jen.	Einnahmen aus Güterverkehr Jen.	Gesamteinnahmen Jen.	Gesamtausgaben Jen	Betriebsüberschuß Jen.
1914	4 367 168	17 550 150	22 216 722	8 345 286	13 871 436
1915	4 842 338	17 260 655	23 894 204	8 174 520	15 719 684
1916	6 040 453	19 882 476	27 815 349	8 435 939	19 379 410
1917	8 136 702	23 793 056	34 457 923	10 858 734	23 599 189
1918	10 911 382	30 377 628	44 992 872	17 038 734	27 954 138
1919	14 243 790	46 305 759	67 060 720	30 528 938	37 001 988
1920	14 659 337	63 867 030	85 316 806	33 068 732	52 248 066
1921	12 194 288	59 615 835	78 204 132	27 612 259	50 591 873
1922	12 389 464	69 518 111	87 813 029	27 118 679	60 694 350
1923	13 431 856	72 582 757	92 267 704	35 787 589	56 480 115

Außer der Eisenbahnwirtschaft betreibt die Südmandschurische Eisenbahngesellschaft noch folgende Unternehmungen:

1. Schiffahrt. Eine regelmäßige Dampferlinie zwischen Shanghai und Dairen wurde am 10. August 1908 von der Gesellschaft eröffnet. Dies bedeutet eine Erleichterung des Durchgangverkehrs zwischen Europa und Asien.

2. Hafenbetrieb in Dairen. Die Gesellschaft gab sich von Anfang an viel Mühe, den von den Russen geplanten, aber noch nicht ausgeführten Hafenbau zu vollenden. Gegenwärtig ist das riesige Werk im großen und ganzen fertig und bietet jährlich eine Einnahme von rund 7 500 000 Jen.

3. Bergbau. Die Japaner haben im eigenen Land nur wenig Kohle. Seit dem Frieden von Portsmouth befinden sich die Kohlenbergwerke von Fushun und von Jenhai in Händen der Südmandschurischen Gesellschaft. Sie werden seither mit großer Intensität ausgebeutet. Das Fushun-Bergwerk liegt etwa 36 km östlich von Mukden und hat gegenwärtig eine Tagesförderung von rund 9000 t. Das Jenhai-Bergwerk befindet sich 23 km östlich von Liaoyang und liefert täglich etwa 300 t. Außerdem hat die Gesellschaft noch einige kleinere Kohlenbergwerke an japanische Unternehmer verpachtet.

4. Die Gesellschaft hat elektrotechnische Unternehmungen in Dairen, Mukden, Tschangtschun und Fushun. Die jährlichen Einnahmen aus diesen belaufen sich gegenwärtig auf rund 4 200 000 Yen.

5. Das Gaswerk in Dairen wirft zur Zeit jährlich eine Rendite von rund 800 000 Yen ab.

[1] Chinese Weekly Economic Bulletin Nr. 82, Peking, Oct. 4 th, 1924, S. 36 und Tseng, a. a. O. S. 947.

6. Die Gesellschaft hat Hotelbetriebe in verschiedenen Städten der Südmandschurei, die jährlich einen Gewinn von über 1 Million Yen abwerfen.

7. Die Verwaltungsangelegenheiten in der Bahnzone. Sie haben folgende Geschäftszweige:

a) Städteverwaltung, b) Verwaltung des Schulwesens.

8. Die Gesellschaft besitzt endlich noch Versuchsanstalten, von denen die eine sich mit Untersuchungen über die Aussichten der japanischen Industrie in der Mandschurei befaßt und gleichzeitig medizinischen Zwecken dient, während sich die andere mit geologischen Studien befaßt.

So hat die südmandschurische Gesellschaft die ganze wirtschaftliche Herrschaft der Südmandschurei in Händen. Man muß sie für China für viel gefährlicher halten, als etwa die ehemalige ostindische Compagnie für Indien, weil die Entfernung von Japan nach der Mandschurei viel geringer ist, als die von England nach Indien.

3. Die Yünnan-Bahn[1].

Im Artikel 5 der Vereinbarung zwischen Frankreich und China vom 20. Juni 1895 hieß es: Die in Annam bereits bestehenden oder dort in Aussicht genommenen Eisenbahnen dürfen in das chinesische Gebiet hinein verlängert werden. Auf Grund dieser Bestimmung verlangte der französische Gesandte in Peking kurze Zeit darauf eine Konzession für die etwa 70 km lange Strecke von der Grenzstadt Langson nach dem chinesichen Vertragshafen Lungtschau für die Compagnie de Fives-Lille. Die chinesische Regierung erklärte zunächst aber, daß die in Frage stehende Bahn von China selber gebaut werden sollte. Nach langen Verhandlungen gelang es endlich am 5. Juni 1896, einen Vertrag zu schließen, der den Bau und den Betrieb der betreffenden Bahn der Compagnie de Fives-Lille übertrug. Infolge technischer Schwierigkeiten und ungünstiger finanzieller Aussichten ist diese Bahnlinie bis heute noch unausgeführt geblieben. (Tseng, a. a. O. S. 947 ff.)

Als der Konzessionskampf im Gang war, gelang es Frankreich, eine andere Eisenbahn-Konzession in der Yünnan-Provinz zu erhalten. Als Kompensation für die Verpachtung Kiautschaus, Port Arthurs und Weihaiweis hat Frankreich durch den Pachtvertrag vom 12. April 1898 folgende Rechte von China erhalten: (A. Nord, a. a. O. S. 132 f.)

---

[1] (von Lankay bis Yünnanfu) Tseng, a. a. O. S. 951 f., The China Year Book 1925, S. 376 f., M. Ch. Hsu, a. a. O. S. 58 f., Archiv für Eisenbahnwesen 1909 S. 135 f., De Laboulaye, a. a. O. S. 309 f.

1. China verpachtet Kuangtschauwan an der Küste des chinesischen Meeres als Kohlenstation an Frankreich.

2. China gibt das Versprechen, keiner anderen Macht Gebietsteile der drei Südprovinzen Kwangtung, Kwangsi und Yünnan abzutreten.

3. Frankreich erhält das Repräsentationsrecht wie die anderen Nationen für einen Direktor der zu errichtenden Reichspost und schließlich

4. bekommt Frankreich das Recht, eine Eisenbahn von der Grenze bis Yünnanfu zu bauen.

Gleichzeitig schloß der französische Gesandte mit der chinesischen Regierung einen Vertrag ab, wonach Frankreich die Konzession für eine Bahn von der Grenzstadt Laokay nach Yünnanfu erhielt. Die etwa 465 km lange Bahnstrecke sollte Frankreich ohne Zutun Chinas bauen. Nach Ablauf der Konzessionsdauer von 80 Jahren sollte die Bahn ohne Gegenleistung der chinesischen Regierung anheimfallen. Diese Bahn sollte als Fortsetzung der Haiphong—Laokay-Bahn auf tonkingesischem Boden gebaut werden.

Zur Ausführung dieser Bahnlinie wurde die Compagnie Française de Chemins de Fer de l'Indochine et du Junnan gegründet, die die ganze Strecke Haiphong—Laokay—Yünnan bauen sollte. Der Bau wurde zunächst durch den Boxeraufstand verzögert. Erst 1901 konnte man von neuem beginnen, zunächst im Tongkinggebiet.

In der Provinz Yünnan wurde im Jahr 1904 mit dem Bau begonnen. (The China Year Book 1925, S. 376.) Es boten sich hier den Ingenieuren große technische Schwierigkeiten. Otto E. Preyer schreibt über diese technischen Schwierigkeiten: „Der Bau dieser Bahn kommt an Kühnheit den amerikanischen Bahnen in der Sohle der Canons gleich, ja er übertrifft sie sogar". Neben diesen technischen Schwierigkeiten herrschten noch die gesundheitlichen Gefahren, die das tropisch-feuchte Klima bietet. Die Sterblichkeitsziffer der Arbeiter war in der ersten Zeit außerordentlich groß. Nach zuverlässigen Angaben sind in einem Jahr etwa 70 % der ganzen damaligen Arbeitertruppe gestorben. (Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrg. 1909, Heft 1, S. 138.) Nach harter Arbeit konnte die ganze Linie am 1. April 1910 dem Verkehr freigegeben werden. Die Strecke innerhalb Chinas ist etwa 470 km lang, während die im Tonkinggebiet eine Länge von 347 km aufweist. Die ganze Linie ist eingleisig und hat eine Spurweite von 1 m. Das Gesamtkapital der Gesellschaft belief sich im Jahr auf rund 158 466 888 Franken. (Tseng, a. a. O. S. 952.)

Das Wirtschaftsbild der Bahn ließ vor kurzem noch zu wünschen übrig. In den ersten Jahren hat man mit Defizit gearbeitet, weil die Strecke infolge der technischen Schwierigkeiten verhältnismäßig teuer gebaut und der Güter- und Personenverkehr in der abgelegenen Pro-

vinz Yünnan nicht groß war. In den letzten Jahren haben sich nun die Wirtschaftsverhältnisse gebessert. Die Gesamteinnahme der Bahnlinie Laukay—Yünnan betrug z. B. im Jahr 1925 35 093 717 Franken und die Gesamtausgaben 26 478 265 Franken. (The China Year Book 1925 S. 377.)

Der ehemalige Generalgouverneur in Annam, Doumer, der den Bau der Yünnan-Bahn mit seiner ganzen Kraft gefördert hatte, sagte weitblickend, daß die Bahn von Laokay nach Yünnan ihre wirtschaftliche Bedeutung erst zeigen werde, wenn sie nach der reichen und dichtbevölkerten Provinz Szetschwan weitergeführt sein werde. Die französische Kolonialregierung in Annam hofft, eine günstig gelegene Stadt am oberen Jangtse zu erreichen. Schon Doumer schlug vor, die Bahn von Yünnan aus in nordöstlicher Richtung über Suifu nach Tschengtu, der Hauptstadt der Szetschwan-Provinz, fortzusetzen. Wenn der Wunsch Frankreichs in Erfüllung ginge, dann würden die Franzosen imstande sein, die reiche Ausfuhr des Westens statt auf dem Jangtse nach Shanghai auf dem Landweg in den tonkingesischen Hafen zu leiten.

IV. Die wirtschaftlichen Verhältnisse der chinesischen Eisenbahnen.

Die Finanzierung der chinesischen Eisenbahnen haben wir genügend in den vorhergehenden Abschnitten dieser Arbeit kennengelernt. Sie sind zum größten Teil mit fremdem Kapital gebaut worden. Was die Rentabilität anbelangt, so ist nach dem Ausspruch des bekannten amerikanischen Handelsattachés in Peking, Julean Arnold, eine Eisenbahn in China eine Goldmine, wenn sie richtig betrieben wird. Trotzdem die Chinesen bei der Einführung der Eisenbahnen diesen ablehnend gegenüberstanden, haben sie die Vorteile des Eisenbahntransports doch bald genug erkannt. In der Regel macht sich jede Teilstrecke von dem Augenblick ihrer Vollendung an gut bezahlt. Nicht von Anbeginn waren es Güterfrachten, die die Zinsen der großen geliehenen Kapitalien garantierten, sondern die Massen der Passagiere der dritten Klasse.

Zuverlässige statistische Angaben über die Betriebsergebnisse der Eisenbahnen liegen heute noch nicht vor, da die Statistik als Wissenschaft wie als Praxis in China noch in den Kinderschuhen steckt, und weil infolge der andauernden Unruhen viele Eisenbahnverwaltungen ihre Geschäftsberichte nicht rechtzeitig oder überhaupt nicht dem Verkehrsministerium in Peking senden konnten. (Tseng, a. a. O. S. 870.) Einigermaßen genaue Angaben findet man in den vom Verkehrsministerium in Peking herausgegebenen Statistics of Government Railways, die seit 1915 regelmäßig, aber stets mit großer Verspätung, erscheinen. Aus diesen Veröffentlichungen und manchen Berichten im Archiv für Eisenbahnwesen, Berlin, seien folgende Tabellen zusammengestellt, die

einen Überblick über die Betriebsergebnisse der chinesischen Staatseisenbahn von 1918 bis 1922 gewähren möge:

1. Die Betriebslänge im Jahr 1912, im ersten Jahr der chinesischen Republik, belief sich auf 5157 km.

2. Ohne die Linie Kanton—Samshui 48,9 km.

3. Ohne die Linie Kanton—Samshui und die Linie Tschutschau—Pinghsiang 90,5 km.

Betriebsjahr	Betriebs-Einnahmen	Betriebs-Ausgaben	Betriebs-Überschuß	Betr. Zahl	Kapital-Zinsen	Reinüberschuß	Betriebslänge
	in chin. Dollars			in %	in chin. Dollars		in km
1918	77 652 153	34 322 615	43 329 538	44,2	9 824 418	33 505 120	5 522
1919	83 047 390	38 440 541	44 606 849	46,3	8 028 568	36 578 281	6 030,5
1920	91 443 932	42 780 107	48 663 826	46,8	7 875 738	40 788 087	5 993,5
1921	96 450 836	53 967 045	42 483 791	55,9	13 782 725	28 701 066	6 150
1922	99 556 229	56 659 484	42 896 745	56,9	16 880 043	24 237 262	6 253

Aus vorstehenden Zahlen dürfte ersichtlich sein, daß das finanzielle Erträgnis der chinesischen Staatsbahnen im großen und ganzen befriedigend ist. Es besteht allerdings eine Tendenz zur Verschlechterung des Wirtschaftsbilds. Die Betriebszahl ist von 1918/22 von 44,2 % auf 56,9 % gestiegen, dagegen der Reinüberschuß in demselben Zeitraum von 33 505 120 Doll. auf 24 237 262 Doll. gesunken, trotzdem die Betriebslänge um 731 km zugenommen hat. Aus der Entwicklung der Betriebslänge ist zu ersehen, daß China seit der Republik im Eisenbahnwesen keine bedeutenden Fortschritte gemacht hat. Diese Erscheinungen sind hauptsächlich auf folgende Tatsachen zurückzuführen:

1. Das Eisenbahndepartement, das dem Verkehrsministerium angegliedert ist, hat bis heute noch keine selbständige Kasse. Die meisten Eisenbahnverwaltungen wurden in das allgemeine Finanzelend der Regierung hineingezogen, welches in der Hauptsache durch die Anforderungen der militärischen Machthaber an die Regierungskassen entstanden war. Seit der Republik tritt das besonders stark hervor. Sogar die Selbständigkeit des Verkehrsministeriums wurde im Jahr 1915 aufgehoben. Darauf haben die Eisenbahnverwaltungen ihre Überschüsse an das Finanzministerium abliefern müssen. Seit 1921 wurden die Überschüsse der Eisenbahnverwaltungen direkt an die militärischen Machthaber verteilt. In den Jahren 1922/23 mußte die Bahn Peking—Hankau monatlich 900 000 chin. Doll. an Tsao Kun abliefern und die Tsin-Pu-Bahn (Tientsin—Pukau) monatlich 800 000 Doll. an Wu Pei-Fu und 400 000 Dollar an die Chili-Partei entrichten. (Archiv für Eisenbahnwesen 1924 S. 621.) Die außerhalb der großen Mauer befindliche Strecke der

Peking—Mukden-Bahn wurde gleichzeitig von Tschang Tso-Lin beschlagnahmt. Unter diesen Umständen befand sich der Ausbau des Eisenbahnnetzes fast vollständig im Stillstand. Infolge der Unselbständigkeit der Kasse des Verkehrsministeriums hat das Finanzdepartement eine Reihe von fremden Anleihen angeblich für den Eisenbahnbau aufgenommen und zu allgemeinen politischen Zwecken verwendet, ohne einen Kilometer Bahnlinie anzulegen. Die auf diese Weise aufgenommenen Anleihen und Vorschüsse beliefen sich bis Ende 1923 auf rund 106 Mill. chinesische Dollar. (Tseng, a. a. O. S. 496.) Außerdem hat das Finanzministerium im Lauf des letzten Jahrzehnts rund 73 800 000 chin. Doll. leihweise vom Verkehrsministerium erhalten.

2. Der Krieg in China ist von jeher ein großes Hindernis für die Entwicklung des Eisenbahnwesens gewesen. Aus strategischen Erwägungen wurden oft Bahnlinien gesprengt. Manchmal monatelang vor und nach den einzelnen Kriegen standen die Eisenbahnen unter der Herrschaft der Soldaten. Nach den Schätzungen von Tseng (a. a. O. S. 498 ff.) sollen die Unruhen in China seit dem Boxeraufstand den Eisenbahnen folgenden Schaden gebracht haben:

Schädigungen durch:

1.	Boxeraufstand	10 000 000	chin. Dollar,
2.	Revolution von 1911	8 000 000	„ „
3.	Zweite Revolution von 1912	13 000 000	„ „
4.	Staatsstreich vom Juni 1917	6 000 000	„ „
5.	Krieg zwischen der Chili- und der Anfu-Partei, Mai 1920	20 000 000	„ „
6.	Krieg zwischen der Chili- und der Mukden-Partei 1922	20 000 000	„ „
	Zusammen rund	77 000 000	chin. Dollar.

3. China, insbesondere die große Ebene, wurde oft von Überschwemmungen heimgesucht, die den Eisenbahnen großen Schaden zufügten. Besonders schlimm war das Hochwasser im Jahr 1917, das über 20 Brücken zerstörte und an über 200 Stellen den Bahnkörper beschädigte.

4. Die Festsetzung der Tarife, ihre Höhe, ihre Zweckbestimmungen und Ausnahmebestimmungen sind volkswirtschaftlich von großer Bedeutung. China hat bis heute aber noch kein geregeltes Tarifwesen. (The Encyclopaedia Sinica, Art. Railways, S. 475.) Die einzelnen Eisenbahnverwaltungen, seien sie staatlich oder privat, hatten die Freiheit, je nach ihren finanziellen Interessen ihre Tarife festzusetzen. Seit 1906 wollte das Verkehrsministerium wiederholt einheitliche Tarife für die Staatsbahnen schaffen und verlangte Tarifverzeichnisse von den Eisenbahnverwaltungen. Dies war bis Ende der Mandschudynastie nicht durch-

geführt worden. Seit der Gründung der Republik war von der Vereinheitlichung der Eisenbahntarife oft die Rede. Endlich im Oktober 1922 wurde eine summarische Verordnung über Personen- und Gütertarife veröffentlicht, welche einheitliche Tarife für alle Staatsbahnen schaffen sollte. Diese ist nun seit dem 1. Januar 1923 in Kraft getreten. Erwähnte Verordnung ist aber nicht durchführbar, solange die militärischen Machthaber ihren Druck auf die Eisenbahnen nicht aufgeben. In den letzten Jahren kam es oft vor, daß die Unteroffiziere und Soldaten mit beliebigen Mengen von Waren, sogar verbotenen Waren, die Bahnen benutzten, sich jedoch weigerten, Fahrgebühren zu entrichten. Zeitweise bildeten sich unter den Soldaten, mit Zustimmung ihrer Offiziere, Gruppen, welche die Warenspedition übernahmen. Kaufleute und Industrielle konnten ihre Waren den Soldaten nach Bezahlung von 3 % des Warenwerts überlassen, und die Waren wurden dann nach ihrem Bestimmungsort befördert. Die Bahnen erhielten jedoch keine Gebühren dafür. Die Industriellen und Kaufleute brachten ihre Waren gern den Soldaten, da ihnen dadurch der Transport bedeutend billiger zu stehen kam. Die Eisenbahnunternehmungen wurden dadurch sehr geschädigt. (Tseng, a. a. O. S. 401.)

5. Eine das Eisenbahnwesen erschwerende Einrichtung bilden die Likinabgaben. Der Likin ist ein Binnenzoll, der auf den Waren beim Durchgang von einem Ort zum andern innerhalb einer Provinz oder von einer Provinz zur andern erhoben wird. Er wurde in den fünfziger Jahren des vorigen Jahrhunderts von der chinesischen Regierung eingeführt, und zwar zur Deckung der militärischen Kosten, die durch die Unterdrückung der Taiping-Rebellion (1850/64) und des Mohammedaneraufstands in Schensi und Kansu verursacht worden waren. (Franke, Ostasiatische Neubildungen, S. 296 f. und Encyclopaedia Sinica, Art. Likin.) Diese Abgabe war ursprünglich nur als eine zeitweilige Maßnahme gedacht und belief sich auf ein Tausendstel des Warenwerts. Sie stellte sich bald als eine reiche Einnahmequelle der Provinzialregierungen heraus und verbreitete sich sehr rasch über alle Provinzen. Heute existieren in China rund 735 solcher Agabesteuern (Chinesisches Jahrbuch 1925 S. 574.) Das Likinsystem hat keine festen, unveränderlichen Sätze und läßt der Willkür der lokalen Beamten ein ungemein weites Feld. Die Sätze sind im Lauf der Jahre enorm gestiegen, und zwar um das Zwanzig- und Dreißigfache des ursprünglichen Betrags. Die Likinabgabe darf die Ware während des Transports innerhalb einer Provinz mit 10 % belasten. Es ist somit leicht ersichtlich, daß die Likinstationen an den Eisenbahnlinien den Warenverkehr in hohem Maß erschweren müssen. Den fremden Mächten gelang es bereits durch den Vertrag in Tientsin vom

Jahr 1858, ihre Importwaren von den Likinabgaben zu befreien. Seit dieser Zeit können die fremden Waren nach Bezahlung des vertragsmäßigen Zolls von 5 % und von einem Zusatzzoll von 2½ % alle Likinstationen passieren. Unter diesen Umständen können sich Industrie und Handel in China kaum entwickeln. Der Widerstand des chinesischen Volks gegen den Likin ist daher naturgemäß ganz allgemein. Es ist aber bis jetzt der chinesischen Regierung nicht möglich gewesen, diese Steuer abzuschaffen, da sie eine Einnahmequelle darstellt, die vorläufig nicht durch eine andere zu ersetzen ist. Um diesen Übelstand beseitigen zu können, muß China Eisenbahnen bauen, die eine Entwicklung von Handel und Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft mit sich bringen und indirekt eine Steigerung der Steuerkraft der Bevölkerung herbeiführen.

All diese Belastungen sind es, die die wirtschaftlichen Verhältnisse des Eisenbahnwesens verschlechtern und seine Entwicklung unmöglich machen. Solange sie nicht beseitigt sind, ist eine genügende Ausdehnung des Eisenbahnnetzes im Reich äußerst schwierig, wenn auch zugegeben ist, daß zur Beseitigung der geschilderten Übelstände ein ausgedehntes Bahnnetz eine wichtige Voraussetzung ist.

Über die wirtschaftlichen Verhältnisse der Privatbahnen liegen heute noch keine summarischen Angaben vor. Im Artikel XLIV und LIII Absatz 3 des Gesetzes vom 31. März 1914 betr. Privateisenbahnen hat die Regierung die Privateisenbahngesellschaften wohl verpflichtet, jährlich Geschäftsberichte vorzulegen. Diese Pflicht wurde von den Privatgesellschaften bisher aber nur sehr ungenügend erfüllt. Deshalb sind die wirtschaftlichen Verhältnisse der Privatbahnen nicht genau zu ermitteln. Im allgemeinen kann gesagt werden, daß die finanzielle Lage derselben zum größten Teil ungünstig ist. Die meisten müssen vor allem infolge ihrer geringen Länge und ihrer isolierten Lage bisher mit Defizit arbeiten.

Zum Schluß dieses Abschnitts wollen wir nicht versäumen, einen Blick auf die Schuldbelastungen der chinesischen Eisenbahnen zu werfen. Fast alle chinesischen Bahnen sind mehr oder weniger mit auswärtigen und inländischen Anleihen belastet. Diese beliefen sich bis Ende 1922 auf rund 640 273 000 chin. Doll. (Tseng, a. a. O. S. 430 ff., Archiv für Eisenbahnwesen Jahrg. 1923 S. 879 ff.)

V. Schlußfolgerungen.

Eingangs dieser Arbeit wurde betont, daß das Bedürfnis nach Eisenbahnen in China außerordentlich groß ist. Ohne diese wären viele Probleme, seien sie politischer, wirtschaftlicher oder kultureller Natur, kaum lösbar. Trotzdem nahm die Regierung und das Volk anfangs viele

Jahre hindurch in der Eisenbahnfrage eine ablehnende, zögernde und mißtrauische Haltung ein, wie im zweiten Abschnitt deutlich gezeigt wurde. Endlich haben wir gesehen, daß das Interesse für den Eisenbahnbau seit längerer Zeit, etwa seit dem chinesisch-japanischen Krieg, alle einflußreichen Kreise im Land erfaßt hatte, und daß eine Opposition in der eigentlich hochkonservativen Bevölkerung nirgends mehr zu erwarten ist.

Nach dem Beschluß der Regierung zur Einführung von Eisenbahnen war man sich zunächst nicht bewußt, ob eine planmäßige Eisenbahnpolitik zu treiben sei. Eisenbahnkonzessionen wurden je nach Verlangen der Fremden oder der unerfahrenen, einheimischen Kaufleute erteilt, ohne die geographische und wirtschaftliche Lage der projektierten Bahnlinien zu prüfen. Dies hatte zur Folge, daß die Interessensphärenpolitik der fremden Mächte und die Verwirrung des Privatbahnsystems entstanden. Endlich führte die Mandschudynastie infolge der Verstaatlichung der Eisenbahnen ihren Sturz herbei.

Seit der Gründung der chinesischen Republik wird China andauernd von Unruhen heimgesucht. Die militärischen Machthaber üben einen verhängnisvollen, ruinierenden Druck auf die Eisenbahnen aus, wodurch ihre Wirtschaftslage immer unerträglicher gemacht wird.

Infolge all dieser Tatsachen ist es begreiflich, daß China keine großen Fortschritte im Eisenbahnwesen gemacht hat. Wenn es begangene Fehler gutmachen und ein genügendes Eisenbahnnetz im Land ausbauen will, sollte es vor allem folgende Punkte beachten.

1. Das chinesische Volk muß sich bemühen, möglichst rasch eine ordnungsmäßige und tatkräftige Regierung einzusetzen, denn solange die politische Anarchie fortdauert, sind gewisse Reformen und Fortschritte sehr erschwert. Die Regierung soll dann ein zweckmäßiges, eingehendes Gesetz erlassen und durchführen, welches alle Eisenbahnfragen bis ins Detail regelt.

2. Ein zentrales Eisenbahnamt soll nach dem Vorbild z. B. des kaiserlichen Eisenbahnamts in Japan oder des Eisenbahndepartements in der Schweiz, die eine gewisse Selbständigkeit gegenüber der Regierung haben, ins Leben gerufen werden. Das Eisenbahnamt soll vor allem genügend Sachverständige in den Dienst nehmen, welche die wirtschaftlichen und geographischen Verhältnisse in den verschiedenen Provinzen genau an Ort und Stelle studieren und dabei das Problem des Standortsfaktoren der Industrie berücksichtigen, sodann soll es ein rationelles Eisenbahnprojekt für das ganze Land entwerfen.

3. China besitzt eine Reihe vorzüglicher Wasserstraßen. Bei der Projektierung der Eisenbahnen muß man daher besondere Rücksicht auf dieselben nehmen, damit nicht wertvolle Naturkräfte unbenützt bleiben.

Das genannte Eisenbahnamt soll das Recht haben, die Genehmigung zum Bau von Eisenbahnen zu erteilen oder zu versagen, es soll die Verordnungen für den Betrieb der Eisenbahnen erlassen, ihre Ausführung überwachen, das Tarifwesen kontrollieren und selbst über die Geschäftsführung, insbesondere über Anleiheverträge, eine weitgehende Aufsicht ausüben, wie es Sir Robert Bredon bereits im Jahr 1896 der chinesischen Regierung vorgeschlagen hatte. (Otto Franke, Ostasiatische Neubildungen S. 347.)

4. Wie schon oben erwähnt, wurden die Eisenbahnverwaltungen ins Finanzelend der Regierungskassen hineingezogen, was ein großes Hindernis der Eisenbahnentwicklung bildet. Infolgedessen muß die Kasse des Eisenbahnamts selbständig sein.

5. Wegen der großen Ausdehnung des Staats und der finanziellen Schwachheit der Regierung wäre es zweckmäßig, wenn China sein bisher betriebenes Staats- und Privateisenbahnsystem fortsetzen würde. Um die Privatbahnen zu fördern, wäre es nötig, Regierungssubventionen zu gewähren, sei es durch Landschenkungen, Überlassen von Kapital à fonds perdu, Übernahme von Aktien und Darlehensgewährung, Ertragsgarantie, Befreiung von öffentlichen Lasten.

Auf diese Weise würde es für China nicht schwer sein, in Bälde ein genügendes Eisenbahnnetz auszubauen. Wenn es dazu eine rationelle Tarifpolitik treiben würde, so würde die große Entwicklungsfähigkeit des Landes bald zutage treten. Dies würde nicht nur der chinesischen Volkswirtschaft zugute kommen, sondern auch die in der Gegenwart herrschende weltwirtschaftliche Krisis mildern, denn dadurch würde das chinesische Volk kaufkräftig und die Überproduktion auf dem Weltmarkt verringert. Gleichzeitig wäre die Möglichkeit geschaffen, die Produkte Chinas auf den Weltmarkt zu bringen, die dieser noch notwendig hat.

Literaturangabe.

Sun Jat-Sen, The international Development of China (auch chinesisch herausgegeben), Schanghai 1920.

Tseng Kun-Hwa, Tschung Kuo The Lu S. Die Geschichte der chinesischen Eisenbahnen, Peking 1923.

Mongton Chih Hsu, Railway Problems in China, New York 1915.

P. H. Kent, Railway Enterprise in China, London 1907.

Edouard de Laboulaye, Les Chemins de fer en Chine, Paris 1911.

A. J. H. Charignon, Les Chemins de fer chinois, Paris 1914.

Ferdinand von Hochstetter. Asien, seine Zukunftsbahnen, Wien 1876.

Pyau Ling, Beiträge zur neuesten Geschichte Chinas, Berlin 1917.

Otto Franke, Die Großmächte in Ostasien von 1894 bis 1914. Hamburg 1923.

A. Nord, Die Handelsverträge Chinas, Leipzig 1920.

Otto Franke, Ostasiatische Neubildungen, Hamburg 1911.

B. Navarra, China und die Chinesen (2 Bände), Schanghai 1901.

v. Richthofen, China (5 Bände), Berlin 1877 bis 1912.

Bertrand Russell, China und das Problem des fernen Ostens (englische Ausgabe: The Problems of China 1922), München 1925.

Friedrich Ratzel, Die chinesische Auswanderung, Breslau 1876.

Georg Michaelis, Weltreise-Gedanken, Berlin 1923.

Josef Hellauer, China, Wirtschaft und Wirtschaftsgrundlagen, Berlin und Leipzig 1921.

Samuel Couling, The Encyclopaedia Sinica, Schanghai 1917.

Georg Wegener, China, Ein Zukunftsproblem, Berlin 1925.

Walter H. Mallory, China: Land of Famine, New York, American Geograph. Society 1926.

Br. Schultz, Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Eisenbahnen, Jena 1922.

Emil Sax, Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, 2. Auflage, Berlin 1918 bis 1922.

Zeitschriften, Jahrbücher und amtliche Berichte.

Archiv für Eisenbahnwesen, Berlin, sämtliche Jahrgänge, insbesondere:

Hermann Schumacher, Eisenbahnbau und Eisenbahnpläne in China, Jahrg. 1899, S. 901 ff., S. 1194 ff. und 1900, S. 1 ff.

Otto E. Preyer, Das Eisenbahnwesen Chinas, Jahrg. 1909, S. 84 ff.

Die Entwicklung des chinesischen Eisenbahnnetzes in den Jahren 1909 bis 1911, Jahrg. 1913, S. 964 ff.

F. Baltzer, Die chinesischen Eisenbahnen im Jahre 1919, Jahrg. 1922, S. 186 ff.

Die chinesischen Eisenbahnen im Jahre 1921, Jahrg. 1924, S. 287 ff.

Die chinesischen Eisenbahnen im Jahre 1922, Jahrg. 1925, S. 620 ff.

The Eastern Miscellany, Schanghai 1925 und 1926.

Chinese Weekly Economic Bulletin, Peking, herausgeg. v. Chinese Government Bureau of Economic Information 1923/25.

Deutsche Vierteljahrs-Schrift (Stuttgart und Tübingen), 4. Heft 1841, S. 213 ff. über das deutsche Eisenbahnsystem von F. List.

China-Jahrbuch, Schanghai, Bd. I, 1925 (chinesische Ausgabe).

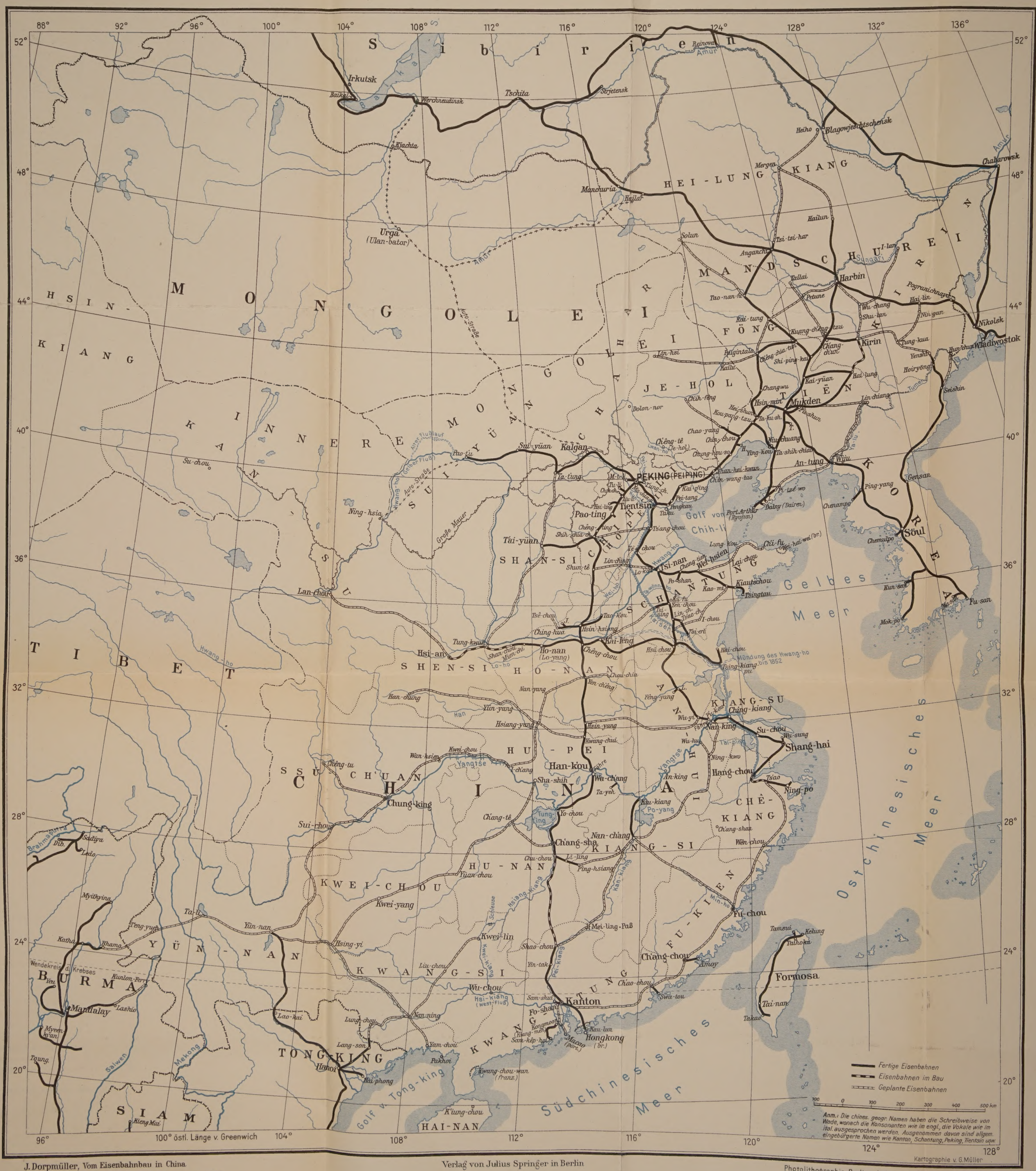
The China Year Book, London 1925.

Statistics of Railways vom Verkehrsministerium Peking (chinesisch) 1921, 1922 und 1923.

Agreements between the Republic of China and the Union of Soviet Socialist Republics and Annexes (veröffentlicht vom Außenministerium in Peking 1924).

W. Trittel, „Entwicklung des chinesischen Eisenbahnwesens" in den Mitteilungen des Seminars für orientalische Sprachen an der Universität zu Berlin, Jahrgang XXIX, S. 43 ff.

H. S. Hermann G. m. b. H., Berlin SW 19



J. Dorpmüller, Vom Eisenbahnbau in China.
Entnommen aus Archiv für Eisenbahnwesen 1928
für die Dissertation
„Die Entwicklung des Eisenbahnwesens in China"
von Wuisin Siao.

Verlag von Julius Springer in Berlin

Photolithographie: Berliner Lithographisches Institut. Berlin W. 35.

Curriculum vitae.

Wuisin Siao wurde am 10. Dezember 1898 in Hingning (Kantonprovinz, China) als Sohn des Kaufmanns T. M. Siao und seiner Gattin N. T. geborene Yen, geboren. Im Januar 1918 legte er die Reifeprüfung auf dem deutschen Gymnasium zu Kaying ab. Darauf war er 1½ Jahr Lehrer an der Sekundarschule in Nyenhang. Im Herbst 1919 begab er sich nach Peking, wo er zuerst in den Naturwissenschaften sich vervollkommnete und dann zwei Jahr an der Nationalen Medizin-Akademie studierte. Hier hat er im Sommer 1922 das Physikum bestanden. Im Herbst desselben Jahrs kam er nach Deutschland, um sich der Nationalökonomie zu widmen. Zuerst studierte er zwei Semester an der Universität Tübingen, dann je ein Semester in München und Frankfurt a. M. Seit Sommersemester 1925 war er an der Universität Basel immatrikuliert, wo er im November 1927 seine nationalökonomischen und juristischen Studien abgeschlossen hat.

Während seines Studiums besuchte er die Vorlesungen und Übungen folgender Herren Professoren:

Universität Tübingen: Prof. Wilbrandt, von Blume, Jacob, Fuchs, Pohl, Frl. Eoll, Wahl,

Universität München: Prof. Cosack, Lotz, Oncken, Spindler,

Universität Frankfurt a. M.: Prof. Freudenthal, Arndt, Gezloff, Zizék,

Universität Basel: Prof. Bauer, Landmann, Mangold, Michels Hassinger, Ruck, Simonius, Wieland und Dr. Altvegg.

Basel, den 24. Juni 1927.